

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Martin Normann

**REEDERI PIIRATUD VASTUTUSEST LASTIVEOLEPINGU TÄITMISE
TAGAJÄRJEL TEKKIVA KAHJU EEST**

Magistritöö

Juhendaja
PhD. Carri Ginter

Tallinn

2017

SISUKORD

| | |
|---|----|
| SISSEJUHATUS..... | 3 |
| I REEDERI PIIRATUD VASTUTUSE INSTITUTSIOONI AJALOO LINE KIJUNEMINE NING SELLE MÕJUTEGURID..... | 9 |
| 1.1. <i>Special Drawing Rights</i> olemus ja eesmärk..... | 12 |
| 1.2. Eesti Vabariigi ja Saksamaa Liitvabariigi siseriiklik õigus..... | 13 |
| 1.3. Ameerika Ühendriikide siseriiklik õigus ja <i>Carriage of Goods by Sea Act</i> | 19 |
| 1.4. Enimlevinud rahvusvaheliste merekonventsioonide võrdlustabel..... | 21 |
| 1.5. Suuremate reederite lastiveolepingu tingimuste võrdlus..... | 22 |
| II VEDA JA VASTUTUSE ÕIGUSREGULATSIOON AUTO, RAUDTEE JA ÕHUVEDUDE KORRAL | 26 |
| 2.1. Vedaja piiratud vastutus autoveo tagajärjel tekkiva kahju korral..... | 28 |
| 2.2. Vedaja piiratud vastutus õhuveo tagajärjel tekkiva kahju korral..... | 30 |
| 2.3. Vedaja piiratud vastutus raudteeveo tagajärjel tekkiva kahju korral..... | 33 |
| 2.4. Kahju hüvitamise eaproportsionaalsus vedajate lõikes..... | 34 |
| III KEHTIVA ÕIGUSREGULATSIOONI PÕHJENDATUS..... | 39 |
| 3.1. Majanduspoliitiline põhjendus..... | 39 |
| 3.2. Juriidiline põhjendus..... | 43 |
| 3.3. Kehtiva õigusregulatsiooni arengusuunad ning nende tagajärjed..... | 46 |
| 3.3.1. Rotterdami reeglite kohaldamine..... | 47 |
| 3.3.2. Reederi piiratud vastutuse institutsiooni täielik kaotamine..... | 51 |
| 3.4. Transpordi hinna kujunemise põhitegurid..... | 54 |
| KOKKUVÕTE..... | 57 |
| PROBLEMS REGARDING THE LIMITED LIABILITY OF THE SHIPOWNER..... | 63 |
| KASUTATUD MATERJALIDE LOETELU..... | 69 |

SISSEJUHATUS

Laevanduse ja meresõidu areng on hea näide sellest, milleks inimkond on võimeline. Alates esimestest parvedest lõpetades tänapäeva megalaevadega, on edasiminekuks olnud peadpööritav. Juurdepääs merele on ajalooliselt olnud riiklike moodustiste majandusliku õitsengu ja arengu üheks peamiseks tingimuseks. Samuti on juurdepääs merele ning kontroll mereteede üle olnud riikidevaheliste konfliktide üheks põhjuseks. Võime transportida kaupu, kasutades esmalt kondijõudu, seejärel ilmastikutingimusi on viinud esimeste mereteede kasutuselevõtuni. Tänu aurumootri leiutamisele toimus arvestatav areng merenduses, mida inimkond kasutas kaubavoogude suurendamiseks, mis omakorda soodustas ärikeskkonna ja teaduse arengut. Järjest kiirenev areng lõppes sellega, et puitlaevad asendati teraslaevadega ning tänu sisepõlemismootori leiutamisele ja üha organiseeritumale kaupade transpordile, lõppes intermodalismi tutvustamisega kõikidele vedajatele ning kaupmeestele. Tänu meretranspordi arengule oleme jõudnud globaalsesse maailma, kus mõne klikiga võime soetada ükskõik mida ükskõik kust. Merevedu võimaldab kaubelda suurtes kogustes ja üle maailma, kaupmehe asukoht siinkohal enam sellist rolli ei oma nagu mõned sajandid tagasi.

Rahvusvaheline kaubavedu, kui üks peamine varaliste vahendite loomise võimalus, vajab õiguskeskkonda, mis tagab selles osalevatele õigussubjektidele õiguskindluse tegutsemiseks. On äärmiselt oluline, et rahvusvahelise kaubanduse subjektid lähtuksid samadest õigusregulatsioonidest, sest lisaks subjektide isiklikule soovile toota kasumit, teenib rahvusvaheline transport iga riigi avalike huvide mikro- ja makromajanduslikke aspekteid lähtuvalt. Transport loob töökohti ning moodustab olulise osa arenenud riigi sisemajanduse kogutoodangust.

Tinglikult võib pidada konteinerite transporti merel globaalse kaubanduse alustalaks. Kauba transport konteinerites on kõige odavam ja efektiivsem võimalus kauba transportimiseks suurtes kogustes. Võrreldes teiste transpordi liikidega toimub vedu küll aeglasemalt, kuid vahemaad on märgatavalt suuremad ning mereveost huvitatud kaupmehed saavad tarneahela reguleerimisel nimetatud asjaoluga arvestada. Efektiivne meretransport võimaldab

kaupmeestel vähendada kauba hulka laos, mille tagajärjel on võimalik kaupmeestel vähendada kulutusi ning suurendada kasumlikkust.

Tulenevalt asjaolust, et iga toote ja teenuse üheks olulisemaks hinnakujundamise faktoriks on kulutused transpordile, peab veolepingu alusel tekkivate õigussuhete õigusregulatsioon olema selgust loov ning kõikide rahvusvaheliste kaupmeeste jaoks ühtne. Transpordisektor moodustab arenenud riikides 6% - 12% SKP-st ning võib pidada makromajanduse üheks alustalaks. Mikromajanduse seisukohast moodustab transport 4% tootmishinnast ning 10%-15% valmisprodukti hinnast.¹ Piiratud vastutus võimaldab vedajal pakkuda madalamaid veohindasid, mis kajastub kõikide teenuste ja toodete hindades. Madalad hinnad soodustavad tarbimist, see omakorda teenib rahvusvahelise kaubanduse ning riiklikke huvisid üldiselt. Mida väiksem on vedaja vastutus, seda madalamad on pakutavad veohinnad.

Käesoleval hetkel ühtset õigusregulatsiooni ei eksisteeri, sest riigid ei lähtu ühest ja samast rahvusvahelisest meretranspordi konventsioonist. Nimetatud probleemi käsitleb Heiki Lindpere oma artiklis, ning see on olnud autorile abiks käesoleva magistritöö kirjutamisel, sest käesoleva hetkeni ei ole rahvusvaheliste lastiveolepingute tagajärjel tekkiva kahju hüvitamise probleeme käsitletud.²

Samuti tekitab õigusprobleeme asjaolu, et autovedu, õhuvedu ja raudteevedu on reguleeritud mereveost erinevalt. Ajalooliselt on väljakujunenud, et meretranspordi läbiviija ei vastututa kaubast huvitatud isikute ees tekkinud kahju eest täies ulatuses. Võrreldes teiste transpordiliikidega on reeder asetatud tunduvalt paremasse olukorda, sest kohustuse rikkumise korral on vastutus piiratud väiksemas ulatuses. Nimetatud õigusprobleeme lahkab Paul Keres oma magistritöös „Vedaja vastutuse aluste määratlemine multimodaalse transpordi õiguses: reeglite paljususega seotud probleeme”³. Iga õigussuhte õigusselguse peamiseks tingimuseks on subjektide õiguste ja kohustuste selge ning üheselt mõistetav sõnastus.

¹J.P. Rodrigue, T. Notteboom. Transportation and Economic Development. Kättesaadav internetiaadressil: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c1en.html>

²H.Lindpere. Rahvusvahelist Lastiveolepingut Käsitlevate Reeglite vohamisest Globaliseerivas maailmas. Juridiva IV, 2009.

³P. Keres. Vedaja vastutuse aluste määratlemine multimodaalse transpordi õiguses: reeglite paljususega seotud probleeme. Magistritöö, 2009.

Ajalooliselt on välja töötatud mitmeid rahvusvahelisi merekonventsioone ning paratamamatult on kõige aktuaalsemaks teemaks reederi vastutuse piiritlemine. T.J Schoenbaum toob välja, et reederi vastutuse piiramist võib tinglikult pidada kõige olulisemaks regulatsiooniks.⁴

Käesoleva magistritöö eesmärgiks on analüüsida reederi vastutuse piiritlemist kaubast huvitatud isikute ees, olukorras, kus lastiveolepingu täitmisel, saab kaup konteineris kahjustada, mille tagajärjel tekib kauba saatjal või saajal varaline kahju. Antud töö uurimisprobleemiks on seadusandja poolne reederi vastutuse piiramine Rahvusvahelise Valuutafondi arveldusühiku (edaspidi SDR) alusel, olukorras, kus kauba saaja või kauba saatja on täitnud omapoolse hoolsuskohustuse ning täitnud kõik lastiveolepingu tingimused. Ajalooliselt on reederi vastutuse piiramine tingitud suuremast kahju riskifaktorist. T. Falkanger, H.J Bull ja L.Brautaset toovad välja, et riskiküsimus on oma olemuselt keskne küsimus nii laevandussektorile kui ka mereõigusele.⁵

Magistritöö hüpoteesiks on autori väide, et reederi vastutuse piiramine kahju tekkimise olukorras lastiveolepingu täitmisel, asetab kaubast huvitatud isikud majandulikult ebamõistlikku olukorda ning on põhjendamatult reederit soosiv. Autor otsib käesolevas magistritöös vastust küsimusele: kas lastiveolepingu täitmisel esile kerkiv kahju peaks kuuluma hüvitamisele üldiseid kahju hüvitamise printsiipe järgides? Sellise hüpoteesi on püstitanud ka Gotthard Gauci⁶ ning Edward T. Haynes⁷, kes väidavad, et vastutuse piiramine on aegunud institutsioon ning on kohane transpordile puidust laevadega. Autor analüüsib käesolevas töös kehtiva regulatsiooni õigustatust ning käsitleb kahte võimalikku muudatust. Esimeseks võimaluseks on vastutuse suurendamine SDR-iga Rotterdami reeglite⁸ järgi. Teiseks variandiks on reederi vastutuse piirangute kaotamine täielikult.

⁴T.J.Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law. 2004, p 804.

⁵T.Falkanger, H.J Bull ja L.Brautaset. Introduction to Maritime Law. Kopinor, p 165.

⁶G. Gauci. Limitation of Liability in Maritime Law, an anachronism? Marine Policy, vol. 19, no. 1, 1995, p 70

⁷Edward T. Hayes, In The wake of the M/V Bright Fields, A Call for Abandoning The Shipowner's Limitation of Liability Act', Loyola Law Review, Vol. 44, 1998, p.135.

⁸Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea, access: <http://www.rotterdamrules.com/convention>

Olukorras, kus riigid ei ole lähtunud siseriiklike õigusaktide koostamisel ühest merekonventsioonist, kuid kauplevad samas majanduskeskkonnas võib esineda olukord, kus piiriülese vaidluse korral, tekib konflikt siseriiklike õiguste vahel. Sarnasele probleemile viitab ka Regina Asariotis Euroopa Komisjoni töödokumendis⁹, tuues välja Euroopa Liidu liikmesriikide erineva lähenemise kaubanduslike meresõidu reguleerimiseks. Tundub äärmiselt kaheldav, et tulevikus eksiteeriks olukord, kus kõik riigid jõuaks kokkuleppele ja lähtuks samast rahvusvahelisest merekonventsioonist, mis oleks ühtasi lähtepunkt siseriikliku õigusregulatsiooni kehtestamiseks. Katsed lastiveolepingu alusel tekkivate õigussuhete ühtlustamiseks on tehtud, kuid nagu autor 3. peatükis välja toob, ei ole riigid uue konventsiooni ratifitseerimisest huvitatud.

Siinkohal on veel täiendavaks probleemiks kohaldatav õigus ja kohtualluvus, sest suuremad reederid omavad filiaale peaaegu kõikides maailma riikides, mis annab võimaluse valida, millisesse riiki pöörduda hagiavalduse esitamiseks, kauba kahjustamise ning varalise kahju korral. On oluline tuua välja, et mõningad reederid näevad lastiveolepingu tüüptingimustega ette kohtualluvuse ning kohaldatava õiguse, mis võib panna kaubast huvitatud isikud keerulisse ja ebamõistlikku olukorda, sest hagi esitamine siseriiklikku kohtusse ei ole võimalik. Ühtlasi toob autor välja suuremate reederite lastiveolepingute tingimused vastutuse piiritlemise kohta ning analüüsib neid koosmõjus aluseks oleva rahvusvahelise merekonventsiooniga.

Reederide vastutuse piiramise institutsioon on välja kujunenud olukorras, kus meretransport omas tuntavalt suuremat riskifaktorit ning samuti olukorras, kus konteinerite kasutamine ei olnud veel nii laialt levinud. Tänu meretranspordi arengule ei ole mõistlik piiritleda reederide vastutust ning mitte lähtuda kahju hüvitamise eesmärgist¹⁰. Peamiseks kauba kahjustuse põhjuseks on konteineri välisseina kahjustus, mille tagajärjel saab kaup veekahjustusi. Kahjustus tekib nii tõstete kui ka amortisatsiooni tagajärjel. Sisuliselt ei vastuta reeder veo läbiviimise eest, vaid kliendile üle antud konteineri tehnilisest olukorrast, mis võimaldab kaitset väliskeskkonna eest.

⁹R.Asariotis. Intermodal transportation and Carrier liability European Commission. Directorate-General for Transport (DG VII), Luxembourg. 1999, p 13.

¹⁰Võlaõigusseadus § 127 lg 1. - RT I, 31.12.2016, 7; RT I 2001, 81, 487.

Esimeses peatükis käsitleb autor reederi vastutuse institutsiooni ajaloolistest aspektidest lähtuvalt erinevate ajalooliste imperiumite näitel. Käsitlemisele tulevad esimesed juriidilised õigusregulatsioonid, millega piirati reederi vastutust tekkinud kahju eest, ning lõpetades kehtivate mereõiguse konventsioonidega. Lisaks tuleb nimetatud peatükis käsitlemisele Eesti Vabariigi ja Saksamaa Liitvabariigi siseriiklik õigus ning 6 suurema reederi lastiveolepingute tingimuste võrdlus.

Teises peatükis võrdleb autor erinevate transpordiliikide õigusregulatsioone, tuues välja ühised ja erinevad jooned. Transpordiõiguse alusel tekkivat kahju on võimalik reguleerida kahest erinevast režiimist lähtuvalt. Esimeseks võimaluseks on võrgustikurežiim. Võrgustikurežiimi korral kohaldatakse kahju tekkimise olukorras seda õigusregulatsiooni, mis reguleerib seda transpordiliiki, mille läbiviimisel kahju tekkis. Teiseks võimaluseks on ühtne vastutusrežiim, mille kohaselt kohaldatakse kahju tekkimise olukorras ühte ja sama õigusregulatsiooni sõltumata sellest, millise transpordiliigi läbiviimisel kahju tekkis. Nimetatud võrdlus on vajalik ja aktuaalne, kuna ühe enam suureneb transport uksest ukseni, mis omakorda vajab ühtset õigussuhete regulatsiooni selleks, et mitmeliigililine transport teeniks avalikke huvisid nii efektiivselt kui võimalik. Võrreldes teiste transpordiliikidega asetatakse meretransport eelistatud seisusesse kahju hüvitamise aspektist lähtuvalt. Kauba kahjustamise korral maismaa, raudtee ja õhustranspordi tagajärjel, kuulub kahju hüvitamisele suuremas ulatuses.

Käesoleva magistritöö kolmas peatükk keskendub kehtiva õigusregulatsiooni õigustatusele, seda nii juriidilisest kui ka majanduspoliitilisest aspektist. Samuti esitab autor kõnealuse institutsiooni arengusuunad ning seadusandja valikuvариandid. Kõige aktuaalsemaks arengusuunaks on praegusel hetkel Rotterdami reeglite ratifitseerimine, mille kohaselt tõuseks reederi vastutuse piirmäär. Teiseks variandiks on vastutuse piiritlemise täielik kaotamine, nagu seda väidavad eelnevalt viidatud autorid. Vastutuse piirangute kaotamise korral peab lähtuma ka teistest transpordiliikidest, sest vastasel korral eksisteeriks olukord, kus reeder vastutab kahju eest kaubast huvitatud isiku ees täies ulatuses, kuid teised transpordiliigid oleks endiselt privilegieeritud seisuses. Vastutuse piirmäärade tõstmise või täieliku kaotamise tagajärjeks on transporditeenuste hinnatõus, mis omakorda ei soodusta rahvusvahelist kauplemist ning läheks vastuollu kehtiva majanduspoliitilise regulatsiooniga.

Käesolev töö keskendub mereõigusele, rahvusvahelisele eraõigusele, siseriiklikule õigusele ja reederi tsiviilvastutusele olukorras, kus lastiveolepingu tagajärjel tekib kauba saatmisest huvitatud isikule varaline kahju ning reeder on kahju tekkimise eest vastutav.

I REEDERI PIIRATUD VASTUTUSE INSTITUTSIOONI AJALOOLINE KUJUNEMINE NING SELLE MÕJUTEGURID

Laevanduse ajalugu on dokumenteeritud 5000 aastat, kuid viimase kahe sajandiga on meretransport peamine eeldus globaalse majanduse tekkeks.¹¹ Kahtlemata võib pidada Eesti geograafilist asukohta suureks õnnistuseks. Juurdepääs merele on ajaloos põhjustanud erinevaid konflikte nii sõjalisi kui tsiviilvaidlusi. Tänu meretranspordi arengule oleme jõudnud globaalsesse maailma, kus mõne klikiga võime soetada ükskõik mida ja ükskõik kust. Merevedu võimaldab kaubelda suurtes kogustes ja üle maailma, kaupmehe asukoht siinkohal enam rolli ei mängi. Tänu inimloomuse uudishimule on korraldatud erinevaid ekspeditsioone maailma kõikidesse nurkadesse. Samas ei tasu unustada, et lisaks uudishimule on ka tõuke teguriks majanduslik kasu. Majanduslik kasu on kindlasti peamine põhjus, miks meretransport on arenenud nagu ta on. Esimestest pinnal ujuvatest puujuppidest, kuni tänapäeva megalaevadeni, mis on võimelised kandma ligi 20 000 TEU-d (TEU on standard konteiner 6x2.44x2,6m) on areng olund meeletu.

Inimesed on korraldanud ekspeditsioone maailma kõikidesse nurkadesse. Samas peab mainima, et lisaks uudishimule on peamiseks tõuketeguriks majandusliku kasu saamine. See omakorda on pannud aluse õiguslike regulatsioonide tekkeks, mis reguleerivad subjektide omavahelisi õigussuhteid, sätestedes kaubast huvitatud isikute õigused ja kohustused. On iseenesest mõistetav, et reederi ning kauba saatja ja kauba saaja omavahelised õigussuhted oleksid õiguslikult reguleeritud, mis võimaldaks esilekerkivad õiguslikud konfliktid lahendada, mis omakorda tagaks õiguskindluse nii reederitele kui ka kaupmeestele. Reguleeritud õigussuhted subjektide vahel soodustab majanduse jätkusuutlikkust, mis omakorda teenib ühikonna hüvesid üldiselt. Reederi vastutuse piiramist võib tinglikult pidada kõige olulisemaks regulatsiooniks.¹²

¹¹M.Stopford. How shipping has changed the world & the social impact of shipping.2010, Carkson research, p 1 access: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/Statisticalresources/MaritimeTransport/Documents/How%20shipping%20has%20changed%20the%20world%20\(M.%20Stopford,%202010\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/Statisticalresources/MaritimeTransport/Documents/How%20shipping%20has%20changed%20the%20world%20(M.%20Stopford,%202010).pdf)

¹²T.J.Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law. 2004,p 805.

Käesoleva magistritöö kirjutamise ajalooliseks eelduseks on konteinerühiku globaalne kasutuselevõtt, tänu millele kasvas rahvusvaheline kaubavedu hüppeliselt. Logistika ettevõtja Malcom McLean töötas 1955.a Ameerika Ühendriikides välja konteinerühiku, pannes aluse intermodaalsele transpordile.¹³ Tänu ülemaailmsele konteinerühiku kasutuselevõtule, tõusis veetava kauba hulk tunduvalt ning ühtlasi võimaldas süstematiseerida kaubavoogusid. Võrreldes kaubavedude hulka 1950.a ja 2010.a siis on kaubavedude hulk kasvanud 17 korda ning ühtlasi prognoositakse kaubavedude kasvuks 2,4% aastas järgmiseks 50 aastaks.¹⁴

Konteineri kasutuselevõtu peamiseks, kasuteguriks sai fakt, et nimetatud ühikut on võimalik transportida, rongi, auto ja laevaga nii, et kaupa ei ole vaja ümber laadida, mis omakorda vähendab transpordi omahinda kõikidele osapooltele. Vastavalt Euroopa Komisjoni teatisele moodustas meretransport 2008. aastal Euroopa Liidus 90% välisvedudest ja 40% Euroopa sisevedudest¹⁵. Autor on seisukohal, et meretransport on iga majanduse toimimise üheks peamiseks eelduseks ning sellest tingituna on meretranspordi õigussubjektide õigussuhete analüüs vajalik. Ühe peamise globaalse majanduseharu õigussuhete sisuline analüüsimine on autori arvates äärmiselt aktuaalne ning relevantne.

Esimesed märgid piirata reederi vastutust kaubast huvitatud isikute eest kerkisid esile keskajal, ning mille kohaselt ei ole laevaomanik vastutav kahju eest suuremas ulatuses, kui laeva väärtus.¹⁶ Tinglikult võib antud asjaolu pidada lähtepunktiks erinevate merekonventsioonide tekkimiseks ning meresõidu regulatsioonide arengule. Tulenevalt meretranspordi ohtlikusest on T.J Schoenbaum seisukohal, et on äärmiselt ebaõiglane soodustada kaupmeeste tegevust, mis ühtlasi ei soodustaks meretranspordi arengut.¹⁷ Antud seisukohaga peab täielikult nõustuma, kuna riskijaotus on ebaproportsionaalne ning ei julgusta reederite tegevust. Alex Rein toob välja vastutuse piiramise põhiprintsiibi, hoides reederi vastutavana tekkinud kahju

¹³The Birth of „Intermodalism”, World Shipping Council. Access: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization/the-birth-of-intermodalism>

¹⁴M. Stopford. How shipping has changed the world & the social impact of shipping. 2010, Clarkson research, p 6.

¹⁵Brüssel, 3.9.2008. KOM(2008) 534. Komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele. Euroopa mere- ja merendusuringute strateegia: Euroopa teadusruumi ühtne raamistik ookeanide ja merede säästva kasutamise toetuseks, lk 4.

¹⁶J.J.Donovan. The origins of and development of limitation of shipowners liability, p 53.

¹⁷T.J.Schoenbaum. Admiralty and Maritime Law 2004, p 804.

east, kuid piirata reederi haavatavust.¹⁸ T.Falkanger, H.J Bull ja L.Brautaset toovad välja, et riskiküsimus on oma olemuselt keskne küsimus nii laevandussektorile kui ka mereõigusele.¹⁹

Reederi vastutuse piiramise juured saavad alguse Vanas-Roomas, nimetades seda *noxae dediti*, mis seisnes omaniku õiguses vabaneda vastutusest teise isiku ees, kui omanik loovutab kahju tekitanud vallajasja kannatanule²⁰.

Esimeseks kirjutatud seaduseks, millele võis laevameeskond tugineda eesmärgiga piirata oma vastutust pärinevad 11. sajandist ning neid nimetati Amalfi tahvlikeks. Nimetatud kaubandusregulatsioon töötati välja Amphiilia Vabariigi jaoks, mis tänapäeval asub Itaalias. Selle järgnes Valencia reeglistik ning Barcelona *Consolato del Mare*.²¹ Consolato del Mare kohaselt vastutasid omanikud tekkinud kahju eest võrdeliselt oma osakutega laevas ning vastutus oli piiritletud laeva väärtusega.²²

Uurides meretranspordi õigusregulatsioone ajalooliselt aspektist, ei saa mainimata jätta Briti Impeeriumi panust. Esmakordselt tutvustati Common Law õigussüsteemi reederi vastutuse piiramise insutitsiooni 1734. aastal, kui Parlament võttis vastu seaduse, millega piiras reederi vastutust laeva, varustuse ja reederi tasu ulatuses.²³ Võrdluseks võiks siinkohal tuua Prantsusmaa, mis 17. sajandil kehtestas esimesed piirmäärad vastutuse ulatuse fikseerimiseks.

Briti Impeeriumile sarnase teekonna läbis ka USA, kes 1851.a piiras reederi vastutust seaduse vastuvõtmise teel, mis huvitaval kombel kehtib tänaseni. T.J Schoenbaum väidab, et kõnealune seaduse sõnastus on lohakas, kuid täidab oma eesmärgi ning soodustab investeringuid laevandussektoris.²⁴

¹⁸Alex Rein. International Variations on Concepts of Limitation of Liability'.Tulane Law Review, vol. 53, (1979), p. 1256.

¹⁹T.Falkanger, H.J Bull ja L.Brautaset. Ibid, p 165.

²⁰J.J. Donovan. The Origins and Development of Limitation of Shipowner's Liability, p 10.

²¹J.J.Donovan. The Origins of and development of limitation of shipowners liability, p 1001.

²²D. Damar. Wilful Misconduct in International Transport Law 2011.Springer, p. 9.

²³T.J.Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law. 2004, p 805.

²⁴International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels and Protocol of Signature, 1924.

20. sajandi alguses tekkisid esimesed katsed ühtlustada ja reguleerida reederi ja kaubast huvitatud isikute õigussuhteid. Impeeriumite lagunemise tagajärjel ning uute riikide esilekerkimise tõttu tekkis vajadus ühtlustada meretranspordi õigusregulatsioon kõikide osapoolte jaoks. Kui impeeriumite ajal toimus põhiliselt kaubavedu siseriigist siseriiki ning esilekerkivate vaidluste lahendamiseks piisas siseriiklikust õigusest, siis tänapäeval liigub kaup erinevate jurisdiktsioonide vahel, ning põhjustades subjektides erinevaid arusaamu poolte kohustuste kohta. Esimeseks arvestatavaks regulatsiooniks kujunesid Haagi reeglid 1924.a, mille ratifitseerid 13 riiki, peamiselt Euroopas, ning mille kohaselt oli reederi vastutus sõltuv aluse turuväärtusest pärast õnnetust ning veotasu suurusega.²⁵ Järgmiseks täienduseks kehtivale regulatsioonile oli Haagi-Visby reeglite kasutuselevõtt 1968.a, mis omakorda täiendati 1979. a SDR protokolliga, mis kehtib tänaseni paljudele osapooltele. Mainimist väärib veel ka 1992 vastuvõetud Hamburgi reeglid, kuid nimetatud reeglid ei osutunud suurriikide jaoks huvipakkuvaks ning mille peamised ratifitseerijad olid arengumaad ning Kesk-Euroopa riigid.²⁶ Ajalooliselt tugevad mereriigid on käesolevaks hetkeks ratifitseerinud Haagi-Visby reeglid või kohaldanud siseriiklikku õigust reeglitele vastavaks.

Regina Asariotis nimetab praegust reederi vastutuse kohta sätestatud pussleks, mis koosneb rahvusvahelistest konventsioonidest, erinevatest siseriiklikest regulatsioonidest ning reederi tüüptingimustest.²⁷ Autor nõustub nimetatud väitega täielikult, ning järgnevalt käsitleb kõiki nimetatud kolme pussletükki: rahvusvahelisi merekonventsioone, siseriiklikku õigust ning reederi lastiveolepingute tingimusi.

1.1. *Special Drawing Rights* olemus ja eesmärk

Special Drawing Rights (edaspidi: SDR) on Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühik, mis loodi 1969. aastal eesmärgiga tekitada kunstlik reservvaluuta, mida riigid saaksid kasutada omavahelistes arveldustes. SDR võeti kasutusele, kuna valuutareservid Bretton Woodsi

²⁵H.Lindpere. Rahvusvahelist Lastiveolepingut Käsitlevate Reeglite vohamisest Globaliseeruvast maailmas. Juridica IV 2009, lk 252.

²⁶R.Asariotis. Intermodal transportation and Carrier liability European Commission, Directorate-General for Transport (DG VII). Luxembourg. 1999, p 14.

süsteemi tingimustes ei sõltuks ainult kulla tootmise ja USA dollarite mahust, mis oleks hakanud takistama väliskaubanduse arengut.

SDR väärtuse aluseks on viiest põhivaluutast koosnev korv, kuhu kuuluvad USA dollar, euro, Jaapani jeen, Suurbritannia naelsterling ja Hiina jüaan. SDR väljendab iga liikmesriigi kvooti ehk sissemakse suurust fondi kapitali. Kvoodist sõltub liikmesriigi hääleõigus ja fondi finantsressursside kasutamise ulatus kriisi korral. Eesti kvoot on 93,9 miljonit SDRi ehk ligikaudu 111,2 miljonit eurot. Eestil on 1676 häält ehk 0,07% kõikidest häälest²⁸.

Autor on seisukohal, et SDRi õigustatust võib hinnata hindele rahuldav. Olukorras, kus SDRi kasutatatakse reederi vastutuse piirmäärade kalkuleerimisel, täidab SDR oma eesmärgi üldjuhul alati. Kuid nagu autor käesolevas töös välja toob ei taga SDR 100%-liselt talle pandud ülesandeid, sest mõningatel juhtudel on SDRi alusel kalkuleeritav vastutuse piirmäär suurem, kui tegelik kahju ning tekib olukord, kus reederil on mõistlikum hüvitada tekkinud kahju täies ulatuses. Autor on seisukohal, et piiratud vastutuse eesmärki on võimalik saavutada efektiivsemalt, kui vastutuse piirmäär oleks fikseeritud protsendiliselt tegelikust varalisest kahjust.

1.2. Eesti Vabariigi ja Saksamaa Liitvabariigi siseriiklik õigus

Õigusteoorias eristatakse õiguse allikaid materiaalses ja formaalses tähenduses. Õiguse allikad materiaalses tähenduses on sotsiaalsed faktorid (ühiskondlikud protsessid, vajadused ning suundumused, mis kujundavad ühiskondliku tahte), mis on õigusliku reguleerimise põhjuseks ja eelduseks. Õiguse allikaks formaalses tähenduses on õigusloome, st viisid kuidas riigivõim annab ühiskondlikule tahtele üldkohustusliku jõu ehk legislatiivtegevus.²⁹

²⁸Eesti pank <http://www.eestipank.ee/eesti-pank/rahvusvaheline-valuutafond/sdr>

²⁹J.Liventaal. Sissejuhatus õigusteooriasse. Riik ja õigus. II osa., "Õigus". Loengumapp Õigusinstituudi üliõpilastele. Tallinn 1998, lk 45.

Õiguse allikad materiaalses tähenduses on antud juhul rahvusvahelises meretranspordis osalevate subjektide vajadused ühtse mereõigusliku õigusregulatsiooni järele, mis rahuldaks turu vajadused, ning soodustaks rahvusvahelist kaubandus üldiselt. Õiguse allikad formaalses tähenduses on käesoleval juhul rahvusvahelised mereõiguse konventsioonid, mille liikmesriik on ratifitseerinud või kehtestatud siseriiklik õigus.

Selleks, et anda objektiivne hinnang kehtivale õigusele ei piisa üksnes siseriiklikust õigusest, vaid peab analüüsima rahvusvaheliste merekonventsioonide tekkimise põhjuseid ja eesmärgi. Tänapäeva positiivne mereõigus on aastatuhandete jooksul arenenenud regulatsioon, mida iseloomustab seadusandja tahe tagada lastiveolepingute subjektidele õiglased õigused ja kohustused, mis soodustaks kaupade tootmist, transporti ning tarbimist. Sarnasel seisukohale on jõudnud ka Heiki Lindpere, kes tõi välja, et meretranspordi reeglite ühtlustamisega on riigid tegelenud juba 20. sajandi algusest peale ning, et lastiveolepingute reeglite tekkimise ja muutmise ajalugu ongi vedajate ja kaubast huvitatud isikute õiguste ja kohustuste tasakaalustamine ühele või teisele poole.³⁰ Käesoleva töö käigus esitab autor võrdleva õigusanalüüsi Eesti ja Saksamaa näitel, analüüsides tõendamiskoormust ja täheldades kaubandusliku meresõidu arengusuundasid

Siseriiklikult reguleerib Eestis lastiveolepingu alusel tekkivaid õigussubjektide kohustusi ja õigusi kaubandusliku meresõidu seadus, mille kohaselt loetakse kaubanduslikuks meresõiduks käesoleva seaduse tähenduses tegevust, mis on seotud laevade kasutamisega lasti-, reisijate-, pagasi- ja postiveoks, mere elus- ja muude ressursside ning merepõhja all asuva maapõue varade uurimiseks ja ammutamiseks, jäämurde-, pukseerimis- ja päästeoperatsioonideks ning teistel õiguspärastel eesmärkidel.³¹

Võlaõigusseaduse kommenteeritud väljaande kohaselt kohaldatakse rahvusvahelistele merevedudele poolte poolt kokkulepitut õigust. Kui pooled ei ole kohaldatavas õiguses kokku leppinud, määratakse mereveolepingule kohaldatav õigus Rooma konventsiooni art 4 lg 4

³⁰ H.Lindpere. Rahvusvahelist Lastiveolepingut Käsitlevate Reeglite vohamisest Globaliseeruvast maailmas.Juridiva IV 2009. lk 252.

³¹Kaubandusliku meresõidu seadus, - RT I 2002,55,345;RT I, 30.05, 2013, 8.

kohaselt. Seega kuulub kohaldamisele Haagi-Visby reeglid.³² Samuti reguleerib eelpoolnimetatud seaduse § 30 reederi vastutuse piirmäärad ning sätestab SDR koefitsendi kahju hüvitamise piirmäärade fikseerimiseks. Kui vedajale ei ole enne lastimise algust esitatud andmeid kauba liigi ja väärtuse kohta ning neid andmeid ei ole kantud konossementi³³ või mereveokirja, vastutab vedaja kauba kaotsimineku või kahjustumise korral kuni 666,67 SDRi ulatuses kaubaühiku eest või 2 SDRi ulatuses kaotsiläinud või kahjustatud kauba brutokaalu kilogrammi eest, olenevalt sellest, kumb summa on suurem.³⁴ Sama § lg 2 sätestab olukorra, kui konossement ei ole tähistatud kaubaühiku arvu, siis loetakse kogu konteiner üheks ühikuks. Ning § 29 lg 1 lause 2 kohaselt toimub kauba väärtuse määramine lähtuval väärtusest lossimiskohas. Nimetatud SDR protokollit tutvustati esmakordselt laevandusüldsusele 1979.a, mis vahetas välja senikehtinud Inglise naela ja Pointcare kuldfranki.³⁵

Rahvusvahelisi konventsioone iseloomustab valikuline õiguse ülekandmine siseriiklikku õigusesse riikide poolt, kuid tundub, et suures osas on SDRi kasutamine muutnud Euroopa Liidus väga levinuks. Ainsaks teisitimõtlevaks suurvõimuks on nimetatud õigusküsimuses Ameerika Ühendriigid, mille kohaselt piiratakse reederi vastutust võrdeliselt 500 USD ühiku kohta, mis võrreldes SDRiga on kaubast huvitatud isikuid soosiv.³⁶

Peab tunnistama, et meretransport on oma olemuselt teistest transpordiliikidest erinev, kuid on keeruline nõustuda seadusandja seisukohaga, et reederi vastutust on vaja piirata, ning antud juhul on seadusandja pidanud meretransporti erilise kohtlesmise vääriliseks, mille puhul võlaõigusseaduses sätestatud kaubaveolepingu sätteid ei kohaldu. VÕS § 774 lg 3 kohaselt ei kohaldata kaubaveolepingu sätteid veose vedamisel merel. Riigikohus on jõudis samale järeldusele tsiviilasjas nr 3-2-1-56-05³⁷, kui saatis asja tagasi Ringkonna kohtusesse. Kolleegium leidis, et apellatsioonikohtu otsus tuleb TsMS § 363 p-de 1 ja 2³⁸ alusel tühistada materiaalsoojustuse normi ebaõige kohaldamise tõttu.

³²Võlaõigusseadus. Kommenteeritud väljaanne, Juridica, lk 316.

³³Kaubandusliku meresõidu seadus. RT I 2002,55,345, § 38.

³⁴Ibid § 30.

³⁵Ibid, § 29 lg 1.

³⁶United States Carriage of Goods by Sea Act. access: <http://www.cargolaw.com/cogsa.html>

³⁷AS Eesti Mereagentuur ja ERGO Kindlustuse AS kassatsioonkaebused Tallinna Ringkonnakohtu tsiviilkolleegiumi 31. 12. 2004. a otsusele AS Sanwood hagi AS Eesti Mereagentuur vastu 294 904.65 krooni saamiseks, RT III 2005, 22, 230.

³⁸ Tsiviilkohtumenetluse seadustik – RT I, 12, 2002, 35, 216 – RT I, 12.03. 2015, 106.

Riigikohtuni on jõudnud ka kaasus³⁹, mille aluseks on kauba osaline kadumine. Kaasuse kohaselt toimus kaubavedu Eesti Vabariigist Ameerika Ühendriikidesse. Hagejaks oli käesolevas kaasuses kindlustusselts, kes hüvitas tekkinud kahju kauba saatjale. Kauba saatja loovutas omakorda nõude kindlustusseltsile, kes esitas regressnõude kaubaveo läbiviijate vastu. Nimetatud kaubavedu toimus marsruudil Tallinn – Kapellskär – Hamburg – Portland. Väidetavlt toimus kauba osaline kadumine lõigul Kappelskär – Hamburg, mida tõendavad veodokumendid. Kostja peamiseks seisukohaks oli väide, et mitmeliigiline vedu toimus konossementi alusel, mille art 7 vabastab vedaja vastutusest tekkinud kahju eest, kui kaup ei ole vedaja tegelikus valduses. Erilisest tähtsust omab käesoleval juhul asjaolu, et kohus jõudis järeldusele, lastivedaja ning autovedaja on vastutavad tekkinud kahju eest CMR konventsiooni alusel. Riigikohus põhjendas antud seisukohta väitega, lastivedaja on autovedaja jaoks alltöövõtja, kes vastavalt CMR konventsiooni artiklile 34 vastutavad tekkinud kahju eest solidaarselt.

Kui võrrelda kahju hüvitamise eesmäärke kaubaveolepingu⁴⁰ ja lastiveolepingu⁴¹ täitmise tagajärjel tekkivat kahju korral, siis on seadusandja selgelt soosinud meretransporti. Õhu- ja maismaatranspordi tagajärjel tekkiva kahju eest vastututavad vedajad suuremas ulatuses. Kahju tekkimise olukorras hinnatakse kahju ulatus veose vastuvõtmise ajal ning kohas kehtiva turuväärtuse järgi. Meretransport, kui kõige efektiivsem transport on asetatud eelis seisusesse tõenäoliselt oma globaalse kaubandusmõju tõttu. Mida suurem on meretranspordi maht seda suurem on igasugune muu transport.

Kahju tekkimise korral on kahju saaja kohustatud sellest vedajat koheselt teavitama ning peidetud kahjustuste korral peab vedaja teavitamine toimuma seitsma päeva jooksul alates kauba üleandmisest.⁴² Kauba kahjustamise korral on kahjunõude aegumistähtaeg 1 aasta, mis erineb võlaõigusseaduse üldosas sätestatust.

³⁹Shipco Transport AS ja OÜ Transporto kassatsioonkaebused Tallinna Ringkonnakohtu tsiviilkolleegiumi 07. 10. 2004. a otsusele ERGO Kindlustuse AS hagi Shipco Transport Eesti AS ja OÜ Transporto vastu 173 438 krooni 50 senti saamiseks, RT III 2005, 11, 112.

⁴⁰VÕS, Ibid § 794 lg 1.

⁴¹KMSS, Ibid § 39 lg 1.

⁴²KMSS, Ibid, § 36 lg 1&2.

Eesti Vabariik ei ole käesolevaks hetkeks liitunud rahvusvahelise kommertskaubandust reguleeriva merekonventsiooniga, kuid on siseriikliku õigusega reguleerinud õigussubjektide vahelised õigused ja kohustused KKMS-ga, mis tugineb Haagi-Visby reeglitele vastutuse piiritlemisel. Ainsaks erisuseks, on kahjujuhtumid, mis on tingitud reederi viivituse sattumisest, kus on aluseks võetud Hamburgi reeglid.⁴³ Seadusandja tahte kohaselt vastutav reeder viivituse eest üksnes kokkulepitud vaotasu ulatuses.⁴⁴

Olukorrad mille esinemisel vabaneb reeder tekkinud kahju eest täielikult on sätestatud KMSS §-is 26. Antud sätte kohaselt vedaja ei vastuta kahju eest, kui ta tõendab, et see on tekkinud:

- 1) kapteni, meeskonnaliikme või lootsi teo või tegevusetuse tulemusena laeva juhtimisel;
- 2) seetõttu, et laev ei olnud reisi alustamise hetkel merekõlblik või lastiveokõlblik ja vedaja ei saanud temalt oodatava hoolsuse rakendamisel seda asjaolu avastada;
- 3) seetõttu, et laev kaotas merekõlblikkuse või lastiveokõlblikkuse reisi kestel;
- 4) tulekahju tagajärjel, välja arvatud juhul, kui tulekahju põhjustas kapteni, meeskonnaliikme või laeva teenistuses oleva ja laeva majandamisse kaasatud muu isiku tegu või tegevusetus;
- 5) mereõnnetuse, sõja, avaliku võimu tegevuse, karantiini ja rahutuste tagajärjel;
- 6) laevaarestimise tagajärjel;
- 7) streigi tagajärjel;
- 8) saatja või kauba omaniku või nende agentide või esindajate teo või tegevusetuse tulemusena.

Kokkulepe, millega nähakse ette vedaja vabanemine vastutusest muul kui käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud juhul, on tühine.

Haagi-Visby reeglid, kui kõige enimakasutatav merekonventsioon sätestab samuti vastutusest vabanemise tingimused tekkinud kahju eest.⁴⁵ Artikkel IV p 2 sätestab tingimused, mille esinemisel ei vastutata laevaoperaator tekkinud kahju eest kui kahju on tekitatud navigeerimise või laeva opereerimise tagajärjel; kahju tekkis tulekahju tagajärjel; *Act of God* ; sõjategevuse

⁴³H.Lindpere. Rahvusvahelist Lastiveolepingut Käsitlevate Reeglite vohamisest Globaliseeruvast maailmas.Juridiva IV 2009, lk 257.

⁴³KMSS, Ibid § 30 lg 3.

⁴⁴International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading, 1968, 1412UNTS 127 ja Protocoll Amending the International Convention of Unification of Certain rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels, 1979, 1984 Gr.Brit. T.S. No. 28.

tagajärjel; terrori rünnaku tagajärjel; laevameeskonna kinnipidamisel; karantiini kehtesamise tagajärjel; kahju tekkis kaubast huvitatud isiku tegevusettuse tõttu; kahju tekkis streigi tõttu; kahju tekkis mässu või rahva rahutuse tagajärjel; kahju tekkimise eest, mis tekkis elu või vara päästmise tagajärjel; kahju tekkis mitterahuldava pakkimise tagajärjel; kahju eest, mis on tekkinud kauba ebapiisava tähistamise tõttu.

Kõike eelnevat arvesse võttes on autor seisukohal, et on iseenesest mõistetav, et iga riik sätestab siseriikliku õiguse rahvusvahelise kaubanduse reguleerimiseks. Kuid praktilisest vaatenurgast vaadatuna ei oma siseriiklik õigus erilist tähendust, sest vaidluste esile kerkimise olukorras kohaldatakse rahvusvahelisi merekonventsioone. Samuti toetab siseriikliku õigusregulatsiooni praktiliselt olematut tähendust asjaolu, et sisuliselt siseriiklik kaubanduslik meretransport Eestis puudub.

Eesti Vabariigi ja Saksamaa Liitvabariiki iseloomustab ühine arusaam Haag-Visby reeglite kooskõlastamises siseriikliku õigusega. Rahvusvaheliste konventsioonidega ei ole liitunud, kuid sisuliselt on konventsiooni otsene tahe kantud positiivsesse õigusesse. *Handelsgesetzbuch*⁴⁶ § 504 lg 1 sätestab reederi vastutuse piiritlemise põhimõtted ning koosmõjus §-ga 505 kasutatakse kahju piiritlemisel SDRI.

Sisuline vahe Eesti ja Saksa mereõiguses puudub, sest kahju hüvitamise üldised printsiibid ei kohaldu lastiveolepingu pinnalt tekkivatele õigussuhetele. Võlaõigusseaduses § 127 lg⁴⁷ ning BGB-s (*Bürgerliches Gesetzbuch*) § 249 lg 1⁴⁸ kohaselt on kahju hüvitamise eesmärk asetada kannatanu võimalikult lähedale olukorrale, milles ta oleks olnud, kui kahju hüvitamise kohustuse aluseks olevat asjaolu ei oleks esinenud. Ühine arusaam poolte kohustustest lastiveolepingu täitmisel ei saa tulle meile üllatusena. Oma õigusregulatsioonide kehtestamisel oleme ajalooliselt võtnud eeskujuks Saksamaa. Tänu Eesti osalusele Hansa Liidus, oleme me ka pärinud ühise arusaama lastiveolepingu alusel tekkivate õigussuhete reguleerimisest. Ühiseks jooneks on ka 1 aastane aegumistähtaeg, mis samuti põhinev Haagi-Visby reeglitel. Erinevustest tasub välja tuua erineva lähenemise kahjust tevitamise kohta varjatud kahjustuse korral, kus Saksamaal on kohustus teavitada kolme päeva jooksul.⁴⁹

⁴⁶Handelsgesetzbuch, HGB I 2017, 585.

⁴⁷Ibid.

⁴⁸Bürgerliches Gesetzbuch, BGB 2017, 585.

⁴⁹Ibid.

1.3. Ameerika Ühendriikide siseriiklik õigus ja *Carriage of Goods by Sea Act*

Nagu eelpool mainitud on rahvusvaheline üldsus jõudnud kokkuleppele, millistest merekonventsioonidest lähtuda ja millises ulatuses on reeder vastutav tekkinud kahju eest. Ainsaks teisitimõtlejaks on siinkohal Ameerika Ühendriigid, kes on lastiveolepingu alusel tekkinud õigussuhted reguleerinud *Carriage of Goods by Sea Act*´iga (edaspidi:COGSA).⁵⁰ Kõnealune seadus reguleerib lastiveolepingu alusel tekkivaid õigussuhteid, olukorras, kus transport toimub läbi Ameerika Ühendriikide.

Peamiseks probleemiks COGSA kohaldamisel võib pidada asjaolu, et õigusregulatsioon on välja töötatud ajal, kui kaupa veeti karpides ja kotides. Praegusel hetkel toimub vedu teatavasti alustega, mida on kerge peale ja maha laadida, ning mis on asetatud konteinerisse. Konteinerite ning aluste kasutuselevõtt tõi paratamatult kaasa probleemsed õigusküsimused, mis vajavad lahendamist. Nimelt tekib küsimus, kas kaubaühikuks võib pidada konteinerit, alust või kaupa? Nimetatud küsimusele aitab lahendust leida Y. Douglas Yang, kes oma uurimustöös otsib vastust nimetatud küsimusele ning seni ei ole Ameerika Föderaalkohtud põhjanevat seisukohta esitanud ning tõlgendusi on erinevaid.⁵¹

Kaasuses *Aluminos Pozuelo Ltd versus S.S Navigator*⁵² jõudis Föderaalkohus järeldusele, et kaubaühikuks loetakse kaupa, mis ei sõltu selle suurusest, kujust või kaalust vaid sellest, kuidas on kaup transportimiseks ettevalmistatud. Teiseks kaubaühiku olemuse tõlgendamise võimaluseks on sisuliselt grammatiline tõlgendamine. Kaasuses *Hartford Fire Ins. Co. v. Pac. Far East Line*⁵³ jõudis Föderaalkohus järeldusele, kaubaühikuks võib lugeda kaupa, mis on kastiga eraldatud teisest kaubast.

⁵⁰US COGSA. access: <http://www.cargolaw.com/cogsa.html>.

⁵¹Y.Douglas Yang Unwrapping the COGSA Package Limitation: A Survey of How It is Interpreted and Applied by U.S. Courts. access <http://www.gard.no/web/updates/content/20740637/unwrapping-the-cogsa-package-limitation-a-survey-of-how-it-is-interpreted-and-applied-by-us-courts-> p 1.

⁵²*Aluminos Pozuelo Ltd. v. S. S. Navigator* - 407 F.2d 152, 155, 1968 AMC 2532 (2d Cir. 1968).

⁵³*Hartford Fire Ins. Co. v. Pac. Far East Line, Inc.*, 491 F.2d 960, 1974 AMC 1475 (9th Cir. 1974), *cert. denied*, 419 U.S. 873, 1974 AMC 2677 (1974).

P. Keres toob oma magistritöös välja, et kuigi Ameerika Ühendriikide üldine õigussüsteem on Eestile kaugel, on Ameerika Ühendriigid maailma suurim importija, kelle õiguspraktika, - poliitika ja kaubandushuviidega peavad kõik kaubanduspartnerid *de facto* arvestama, kuna keegi ei taha enam uut rahvusvahelist transpordiõigust reguleerivat konventsiooni, milles Ameerika Ühendriigid ei oleks osaline.⁵⁴ Nimetatud väidet kinnitab asjaolu, et Ameerika Ühendriigid on käesoleva hetkeni olnud maailma juhtiv majandus, ning kõik teised rahvusvahelise kaubanduse osapooled on tunnustanud Ameerika Ühendriikide siseriiklikku õigust, ning erandid on kehtestatud kõikide reederite tüüptingimustes. Ameerika Ühendriigid on küll ratifitseerinud Haagi reeglid, kuid ei ole liitunud Haagi-Visby protokolliga ning seetõttu ei kohaldata kahju ulatuse kalkuleerimisel SDR arveldusühikut.

COGSA § 1304 lg 5 sätestab reederi vastutuse tekkinud kahju eest. Nimetatud sätte kohaselt ei tohi reeder mitte mingil juhul vastutada kaubast huvitatud isikute ees rohkem, kui 500 USD iga kaubaühiku kohta. Olukorras, kus ühe kaubaühiku hind on vähem kui 500 USD, siis lähtutakse reederi vastutuse kalkuleerimises kauba omahinnast. Reeder ei vastuta tekkinud kahju eest olukorras, kus kauba saatja on teadlikult esitanud valeandmeid kauba kohta ning need on sätestatud konossementis.

Reederi vastutusest vabanemine on reguleeritud § 1304 lg 1 ja 2. Nimetatud sätete kohaselt ei vastuta reeder tekkinud kahju eest järgnevatel juhtudel: kahju tekkis navigeerimisevea tagajärjel või laeva opereerimise tagajärjel; kahju tekkis tulekahju tagajärjel, mille eest on reeder vastutav; kahju tekkis merele omaste ohtude tagajärjel; kahju tekkis *Act of God* tagajärjel; kahju tekkis sõjategevuse tagajärjel; kahju tekkis terrorismi tagajärjel; kahju tekkis laeva arresti tagajärjel; kahju tekkis karantiini kehtestamise tagajärjel; kahju tekkis kaubast huvitatud isiku enda tegevuse tagajärjel; kahju tekkis tööjõu streigi tagajärjel; kahju tekkis elu päästmise tagajärjel merel; kahju tekkis mitterahuldava pakkimise tagajärjel; kahju tekkis ebapiisava kaubamärgistuse tagajärjel.

⁵⁴P.Keres. Vedaja vastutuse aluste määratlemine multimodaalse transpordi õiguses: reeglite paljususega seotud probleeme. Magistritöö, 2009.

1.4. Enimlevinud rahvusvaheliste merekonventsioonide võrdlustabel

| | Haagi-Visby reeglid 1968 | Hamburgi reeglid ⁵⁵ 1978 | Rotterdami reeglid 2009 |
|--|---|---|---|
| Piiratud vastutus kaubale kahju tekkimise olukorras. | 2 SDRi kg eest või 666,67 SDRi ühiku eest, vastavalt selle kumb on suurem | 2,5 SDRi kg eest või 836 SDRi ühiku eest, vastavalt selle kumb on suurem | 3 SDRi kg eest või 875 SDRi ühiku eest, vastavalt selle kumb on suurem |
| Vastutus kauba hilineamise eest | Ei ole sätestatud | Sõltuv veotasust, kui mitte suurem kui 2,5x veotasu | Sõltuv veotasust, kui mitte suurem kui 2,5x veotasu |
| Tõendamisekoormus | Kaubast huvitatud isik on kohustatud tõendama, et kaup anti üle reederile ilma kahjustusteta kuid tagastati kahjustatuna. | Reeder peab tõendama, et mõislikud abinõud kahju tekkimise vältimiseks on kasutusele võetud v.a juhul kui kahju on tingitud tulekahjust | Reeder on kahju tekkimise eest vastutav, kui nõude esitaja tõendab, et kahju tekkis hetkel kui kaup oli reederi valduses. |

56

H.Lindpere jõudis järeldusele, et erinevate rahvusvaheliste lastiveoreeglite vahamine ei tee kaupmeeste ega transpordi ettevõtjate elu kergemaks, ning olukord paraneb üksnes valdava heakskiidu saamisel.⁵⁷ Nimetatud olukord ei iseloomusta reederi vastutuse piiramist, millel ollakse üksmeelel. Käesoleval hetkel on akutuaalne teema meretranspordi valdkonnas Rotterdami reeglite kohaldamine, mille kohaselt suurendatakse reederi vastutust 876 SDR-ini ühe ühiku kohta või 3 SDR-i brutokaalu iga kilogrammi kohta, sõltuvalt sellest kumb on

⁵⁵United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, Hamburg Rules.

⁵⁶L.Zhao. Liability regime of the carrier under Rotterdam Rules. Dept of Logistics and Maritime Studies, The Hong Kong Polytechnic University, p 11.

⁵⁷Ibid.

suurem.⁵⁸ Esimesed viited ajalooliselt väljakujunenud süsteemi muutumiseks on juba esile kerkinud, sest Rotterdami reeglite kohaldamisel on suurimaks muudatuseks just reederi vastutuse suurendamine. Kas nimetatud lähenemine leiab osapooltes poolehoidu näitab tulevik. Pessimistlikult on meelestatud L. Zhao kes väidab, et Rotterdami reeglid ei kogu osapooltes populaarsust, kuna ärikeskkond ei ole tekitanud osapooltes motivatsiooni, muuta juba kehtiv ning üldiselt tunnustatud regulatsioon⁵⁹.

1.5. Suuremate reederite lastiveolepingu tingimuste võrdlus

Käesolevas alapeatükis toob autor välja kuue suurema reederi lastiveolepingute tingimused, kus käsitlemisele tuleb kohaldatav õigus, kohtualluvus ning vastutuse piiramine. Autor käsitleb järgmisi reedereid:

| Ettevõtte | Maksimaalne veo võimekus TEU-des | Aluste arv | Turuosa |
|--------------------------------|----------------------------------|------------|---------|
| Maersk Group | 3325011 | 620 | 16% |
| Mediterranean Shipping Company | 3035906 | 490 | 14,6% |
| CMA CGM | 2242075 | 447 | 10,8% |
| China Shipping Container Lines | 1737235 | 294 | 8,2% |
| Hapag-Lloyd | 1044729 | 187 | 5% |
| Evergreen Line | 1022831 | 169 | 4,9% |

60

Taanlaste au ja uhkus Maersk on käesoleval hetkel suurim laevanduskompanii ning ühtasi ka suurim konteinerite vedaja. Maersk on oma tüüptingimuste kehtestamisel lähtunud kehtivast

⁵⁸Rotterdam rules art 59.

⁵⁹L.Zhao. Liability regime of the carrier under Rotterdam rules, Dept of Logistics and Maritime Studies, The Hong Kong Polytechnic University, p 11.

⁶⁰Statistika 30. aprilli 2017.a seisuga kättesaadav aadressil: <https://www.alphaliner.com/top100/>

õigusregulatsioonist. Vastavalt tüüptingimuste artiklile 7.2 (a) on Maerski vastutus piiratud 2 SDRiga iga kahjustatud kilogrammi kohta.⁶¹ Võrreldes Haagi-Visby reeglitega ei kuulu kohaldamisele reederi vastutus lähtuvalt 666.67 SDR iga kaubaühiku kohta. Ei oma tähtsust kumb on suurem, 666,67 SDR-i iga kaubaühiku kohta või 2 SDR-i iga kahjustatud kilogrammi kohta. Reederi vastutuse piiritlemisel võetakse aluseks 2 SDR-i iga hävinenud kilogrammi kohta. Kaubaveo korral Ameerika Ühendriigist või Ameerika Ühendriiki on reederi vastutust piiratud 500 USD-ga iga kaubaühiku kohta. Tüüptingimuste artikkel 26 sätestab kohaldatava õiguse ning kohtualluvuse. Ameerika Ühendriikide ekspordi või impordi korral kuulub kohaldamisele ühendriikide seadused ning vaidluste korral on pädevaks kohtuks New Yorgi kohus. Kõikidel teistel juhtudel määratakse kohaldatavaks õiguseks Ühendkuningriigi õigus ning pädevaks kohtuks on Londoni Kõrgem kohus. Huvitaval kombel jätab reeder omaale õiguse pöörduda nõudega kliendi vastu kliendi asukohajärgsesse kohtusse, kuid kliendil puuduv õigus esitada nõue reederi vastu oma asukohajärgsesse kohtusse.

Mediterranean Shipping Company artikkel 7 p 1⁶² sätestab täiendava aspekti, mida järgida reederi vastutuse piiramise korral ning milleks on veotasu ja kindlustustasu. Koosmõjus arktikliga 7.2.1 (a) ja 7.2.2 on reederi vastutus piiratud vastavalt Haagi-Visby ja COGSA reeglitega, millele lisandub veotasu ja kindlustusmakse. Sarnaselt Maerski tüüptingimustele on määratud Ameerika Ühendriikide ekspordi ja impordi korral pädevaks kohtuks New Yorgi Kohus ning kõikide teiste vedude korral on pädevaks kohtuks Londoni Kõrgem kohus. Samuti on sätestatud reederi õigus esitada nõue kaubavedaja asukohajärgsesse kohtusse. Samuti on reederil õigus pöörduda laadimissadama ja lossimissadama⁶³ järgsesse kohtusse või ükskõik millisesse kohtusse, kus kaubast huvitatud isikul on filiaal. Kaubast huvitatud isikul taolist võimalust ei ole.

CMA CGM, tulenevalt oma juurtest, erineb eelpoolnimetatud reederitest kohaldatava õiguse ja kohtualluvuse poolt. Esilekerkivad õigusküsimused lahendatakse vastavalt Prantsusmaa siseriiklikule õigusele ning pädevaks kohtuks on Marseille kaubandustribunal.⁶⁴ Kaubavedude korral Ameerika Ühendriiki või Ameerika Ühendriigist kuulub kohaldamise COGSA, mille

⁶¹Kättesaadav Maersk Group kodulehelt: <http://terms.maerskline.com/carriage>

⁶²Kättesaadav Mediterranean Shipping Company kodulehelt <https://www.msc.com/est/terms-conditions>

⁶³Lossimisne KMSS § 2.

⁶⁴Kättesaadav kodulehelt CMA CGM <https://www.cma-cgm.com/products-services/shipping-guide/bl-clauses>

kohaselt on reederi vastutus piiritletud 500 USD-ga ühe kauba ühiku kohta ning teiste vedude korral kuulub kohaldamisele piiratud vastutus vastavalt Haagi-Visby reeglitele. Sarnasteks joonteks võib pidada vastutuse piiritlemist ning reederile kehtestatud õigust pöörduda nõudega kliendi vastu tema asukohajärgsesse kohtusse.

China Shipping Container Linesi tüüptingimuste⁶⁵ kohaselt on reederi vastutus piiratud vastavalt Hiina Rahvabariigi positiivsele õigusele ning pädevaks kohtuks reederi vastu suunatud nõuete realiseerimiseks on Shanghai merekohus. Sarnaselt eelnevalt käsitletud lastiveolepingutele on erandiks kaupade vedu Ameerika Ühendriikidesse või Ameerika Ühendriikidest, kus aluseks on COGSA regulatsioon. Hiina Rahvabariigi mereseaduse artikkel 56 sätestab reederi vastutuse piirmäärad.⁶⁶ Seadusandja on sätestanud Haagi-Visby reeglid oma siseriiklikus õiguses.

Erinevalt eelpool mainitud reederitest kuulub Hapag-Lloyd lastiveolepingu korral kohaldamisele Saksamaa õigus ning pädevaks kohtuks Hamburgi kohus⁶⁷. Kohaldamisele kuulub Haagi-Visby reeglid, välja arvatud Ameerika Ühendriike läbiva veo korral kohaldatakse COGSA regulatsiooni. Kokkuvõtvalt võib väita, et reederid on oma tüüptingimuste koostamisel lähtunud ühistest tunnustatud merekonventsioonidest vastutuse piiritlemisel võttes aluseks Haagi-Visby ja COGSA regulatsiooni. Erinevusi võib leida üksnes kohaldatavas õiguses ning määratud kohtualluvuses. Käesolev olukord kinnitab asjaolu, et reederid ei soovi õigusregulatsiooni muudatust, mille kohaselt tõstetakse vastutuse piirmäära. Antud asjaolu illustreerib ka liikmesriigide passivne Rotterdami reeglite ratifitseerimine ning muudatuste sisseviimine siseriikliku õigusesse.

Evergreen Marine Corporationi lastiveolepingu⁶⁸ art 7 (2) sätestab sarnaselt reederi vastutuse piirmäärad. Ameerika Ühendriikide ekspordi ja impordi korral on kahju hüvitamine piiritletud 500 USD-ga konossementis sätestatud kaubaühiku kohta. Kõikide teiste vedude korral kuulub kohaldamisele Haagi-Visby reeglid, mille kohaselt on vastutus piiratud 666,67 SDRiga

⁶⁵Kättesaadav kodulehelt <http://www.multicargo.ie/TERMS%20AND%20CONDITION%20FOR%20CSCL%20BL.pdf>

⁶⁶Maritime Law of the People's Republic of China, access: <http://www.lawinfochina.com/Display.aspx?lib=law&Cgid=6023>

⁶⁷Kättesaadav kodulehelt <https://www.hapag-lloyd.com/en/meta/terms-conditions-transport.html>

⁶⁸Kättesaadav kodulehelt http://www.evergreen-line.com/static/html/EGLV_BLClaus2012.pdf

kaubaühiku kohta või 2 SDR-i ulatuses kaotsiläinud või kahjustatud kauba brutokaalu kilogrammi eest. Art 29 (1) sätestab kõikide reederide vastu suunatud nõuete arutamiseks pädevaks kohtuks Londoni Kõrgema kohtu ning kohaldamisele kuulub Ühendkuningriikide õigus. Ameerika Ühendriike läbiva veo korral kuulub kohaldamisele Ameerika mereõigus ning pädevaks kohtuks on New Yorki Lõunaringkonna kohus, või mõni teine New Yorki osariigi kohus.

Reederide vastutuse piiramise institutsioon on kujunenud peamiselt kahe teguri tõttu. Esiteks kaasneb meretranspordiga risk, mida inimesed ei ole võimelised kontrollima. Teiseks põhjuseks on soov soodustada investeringuid laevandussektoris, mis soodustaks kaubandust ning toodaks riigile maksutululu. Ajaloolisesed reederide vastutuse piiramise juured pärinevad vanas roomas, mille kohaselt vabaneb kahju tekitaja vastutusest, kui loovutab kahju tekitanud eseme kannatanule. Keskajal oli vastutus piiratud põhiliselt laeva väärtusega. Rahvusvahelist mereõigust hakati ühtlustama 20. sajandil ning praeguseks hetkeks on välja töötatud mitmeid erinevaid merekonventsioone, millest kõige olulisemaks võib pidada Haagi-Visby reegleid, kuna need on kõige laiemalt kasutusele võetud. Järgneb COGSA, mis on siduv üksnes Ameerika Ühendriikidele, kuid tänu oma majanduslikule võimekusele aktsepteerivad teised riigid Ameerika Ühendriikide erinevat lähenemist. COGSA kohustuslikkus Ameerika Ühendriike läbiva transpordi korral on sätestatud kõikide reederite lastiveolepingu tüüptingimustes. Meretransport on küll kõige odavam ja efektiivsem transpordiviis, kuid tänapäeval jõuab kaup sihtkohta erinevaid transpordiliike kasutades. Teised transpordiliigid tulevad käsitlemisele järgmises peatükis.

II VEDAJA VASTUTUSE ÕIGUSREGULATSIOON AUTO, RAUDTEE JA ÕHUVEDUDE KORRAL

Nagu eelpool mainitud võib tinglikult pidada intermodaalse transpordi kujunemise peamiseks eelduseks konteinerühiku kasutuselevõttu. Intermodaalne transport tähendab seda, et multimodaalne transport viiakse läbi ühes veoühikus. Multimodaalne transport kujutab endast nähtust, kus kaupade vedu teostatakse ühe veolepingu alusel, kuid transport viiakse läbi kahte erinevat transpordiliiki kasutades. Uuendus seisneb selles, et konteinerisse laadimise korral toimub kaupade liigutamine ühekordselt, ning tugevad seinad pakuvad kaitset igasuguse väliskeskkonna mõju vastu. Lisaks kiirenes kauba peale ja mahalaadimise protsess, mis omakorda soodustab veomahtude suurenemist ja kulude optimeerimist.

Kui multimodaalne transport kujutab endast olukorda, kus kaubavedu viiakse läbi erinevaid transpordiliike kasutades, siis unimodaalne transport viiakse läbi vaid ühte transpordivahendit kasutades. See tähendab seda, et kaupa transporditakse ainult auto, rongi või lennukiga. Unimodaalsed konventsioonid reguleerivad transpordi osapoolte objektiivseid õiguseid ja kohustusi, kus vedu toimub üht transpordi vahendit kasutades. Eelpool mainitud konventsioonid on unimodaalsed regulatsioonid, mis reguleerivad lastiveolepingu osapoolte vahelisi õigussuhteid.

Mitmeliigilist transporti on võimalik reguleerida kahest režiimist lähtuvalt. Esimeseks võimaluseks on võrgustikurežiim. Võrgustikurežiimi korral kohaldatakse kahju tekkimise olukorras seda õigusregulatsiooni, mis reguleerib seda transpordiliiki, mille läbiviimisel kahju tekkis. Teiseks võimaluseks on ühtne vastutusrežiim, mille kohaselt kohaldatakse kahju tekkimise olukorras ühte ja sama õigusregulatsiooni sõltumata sellest, millise transpordiliigi läbiviimisel kahju tekkis.⁶⁹ Käesoleval juhul on reederid huvitatud võrgustikurežiimi kohaldamisest, sest sellisel juhul on vastutus piiratud väiksemas ulatuses.

⁶⁹I.G.Black. The Economic impact of Carrier liability on Intermodal Freight Transport. Association for European Transport 2002, p 4.

Ettevõtjad, kes on huvitatud oma kauba transpordist pöörduvad üldjuhul ekspediitori poole, kes korraldab transpordi uksest ukseni. Ettevõtjad on huvitatud ühest veolepingust millega transporditakse konteiner sihtkohta ning seetõttu on lastiveolepingu osapoolteks ekspediitor ning reeder. Olukorras, kus kaup saab konteineris kahjustada vastutab reeder ekspediitori ees vastavalt Haagi-Visby reeglitele, kui ekspediitor vastutab kleiendi ees vastavalt kaubaveolepingu tingimustele. Siinkohal tasub mainida, et kaubast huvitatud isikutel on alati õigus nõuda kahju hüvitamist õigusvastaselt tekitatud kahju sätetele viidates⁷⁰. Ei oma tähtsust, et kannatanu ei ole lastiveolepingu osapool. Kuna kahju kannatanul on õigus valida kelle vastu kahju nõue esitada, siis tulenevalt ekspediitori suuremast vastutusest, on seda mõistlik teha ekspediitori vastu.

Heiki Lindpere tõi välja, et konteineravedude kasv viis selleni, et tavalisest sadamast sadamani teenusest osutus rahvusvahelise kaubandusele vajalikumaks uksest ukseni teenus, kus tootja/müüja laost veetakse konteiner ostja lattu ning peale meretranspordi kasutatakse veel mitut teist transpordiliiki. Mitmeliigilised veod on keerulised ning eriti komplitseeritud on vaidluste ja kahjunõuete menetlemine, sest eri transpordiliikide puhul kehtivad erinevad reeglid, vedajate piirmääradki on kordades erinevad.⁷¹

Tulenevalt üha kasvavast intermodaalse transpordi kasvust, on üheks peamiseks probleemiks asjaolu, et ühtset regulatsiooni mitmeliigilise transpordi jaoks ei eksisteeri. Kõik transpordiliigid on reguleeritud eraldi, mis tõstatab küsimuse, miks moderniseeritakse unimodaalse transpordi õigusregulatsioone, kui seda oleks võimalik reguleerida korraga. Nimetatud arvamust toetab asjaolu, et tihti ei ole võimalik tuvastada kahju tekkimise aeg ning koht. Kui kahju tekkimise aeg ja koht ei ole teada, siis puudub ka juriidiline õigustus pöörduda kindla transpordiliigi läbiviija vastu.

Siseriiklikult reguleerib Eesti Vabariigis mitmeliigist transporti võlaõigusseadus. VÕS § 818 lg 1 sätestab järgmist: kui veost veetakse ühtse veolepingu alusel erinevate sõidukitega merel,

⁷⁰Võs, Ibid §1045.

⁷¹H.Lindpere. ibid, lk 252.

õhus või maal (kombineeritud veoleping), kohaldatakse lepingule käesoleva jao esimeses jaotises sätestatud, kui käesolevas jaotises sätestatust ei tulene teisiti.

Euroopa Komisjoni töödokumendi kohaselt, on võimalik vähendada ettevõtete kulutusi, mis on tingitud kahju käsitlemisest ning kohtumenetluse pidamisest, kui kehtiv regulatsioon oleks lihtsam ning vähem killustunud.⁷² Käesoleval hetkel on meretransport, õhustransport, raudteetransport ning maanteetransport reguleeritud nelja erineva transpordikonventsiooniga. Varssavi konventsiooniga sätestati transpordi osapoolte õigused ja kohustused lennutranspordi korral. Haagi-Visby konventsioon reguleerib lastiveolepingu alusel tekkivaid õigussuhteid. Raudteetransport on reguleeritud COTIF/CIM reeglitega ning maanteetransport on reguleeritud CMR reeglitega.

Nagu eelpoolmainitud erinevad vedajate vastutuse piirmäärad vastavalt kehtivale regulatsioonile, mis on sätestatud igale transpordiliigi läbivijale eraldi. Järgnevalt käsitleb autor autoveo, õhuveo ning raudteeveole kohaldatavaid konventsioone. Peamiseks uurimisobjektiks on vedaja vastutuse piiritlemine. Vastavalt kehtivale positiivsele õigusele, kohaldatakse autotranspordile, raudteetranspordile ning õhustranspordile võlaõigusseaduses kaubaveolepingu jaos sätestatud.⁷³ Üksnes meretranspordile kohaldatakse kaubandusliku meresõidu seadust.

2.1. Vedaja piiratud vastutus autoveo tagajärjel tekkiva kahju korral

Nagu kaupade vedu mereteid pidi vajab eraldi rahvusvahelist konventsiooni, vajab ka autotransport sarnast reguleerimist. Autoveod on reguleeritud rahvusvahelise autokaubaveolepingu konventsiooniga, mille eesmärk on ühtlustada autotranspordi subjektide õigused ja kohustused ning piiritleda vedaja vastutus. Kõnealune dokument võeti vastu 1956. aastal ning täiustati 1978. aastal Genfis. Eesti Vabariik on käesoleva välislepingu valitsuse määrsuega allkirjastanud. Kõnealune välisleping jõustus Eesti jaoks 01.08.1993.a⁷⁴

⁷²Ibid.

⁷³Võs, Ibid, § 774 lg 1.

⁷⁴Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956, CMR rules.

Vedaja vastutus on sätestatud eelpool viidatud dokumendi IV peatükis. CMR art 17 (1) sätestab järgmist: vedaja vastutab kauba täieliku või osalise kaotsimineku või vigastamise eest kauba veoks vastuvõtmise hetkest kuni üleandmise hetkeni, samuti kauba kohaletoimetamisega, mis tahes viivitamise eest. Vastutusest vabanemine on sätestatud art 17 (2), mille kohaselt vabaneb vedaja vastutusest, kui kauba kaotsimineku, vigastamine või kohaletoimetamisega viivitamine toimus nõude esitaja ebaõige tegevuse või hooletuse tõttu; nõude esitaja poolt antud juhiste tagajärjel, mida ei olnud ajendanud vedaja ebaõige tegevus või hooletus; kaubale omasest defektist või asjaoludest, millest vedaja ei võinud hoiduda ja mille tagajärgi ta ei suutnud vältida.

Kui vedaja on vastavalt käesoleva konventsiooni sätetele kohustatud hüvitama kauba täieliku või osalise kaotsimineku tekkinud kahju, siis hüvitamisele kuuluva summa suurus määratakse kindlaks kauba veoks vastuvõtmise kohas ja ajal kehtiva kauba maksumuse alusel.⁷⁵ Art 23 (2) kohaselt määratakse kauba maksumus kindlaks börsi koteeringu alusel või kui see puudub, siis kehtiva turuhinna alusel, või mõlema puudumise korral sama liiki ja kvaliteediga kauba tavalise maksumuse alusel.

Vedaja vastutuse piirangud on sätestatud artiklis 23 (3), mille kohaselt hüvitise suurus ei või siiski ületada 25 franki puuduoleva kauba brutokaalu kilogrammi eest. Frangi all mõistetakse kuldfrangi, mille kaal on 10/31 grammi kullaprooviga 0,900. 5. juulil 1978.a allkirjastati kõnealust rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni lisaprotokoll⁷⁶, mille kohaselt tutvustati osapooltele SDRi kontesptsiooni välja makstava kahju kalkuleerimissüsteemi. Nimetatud protokollis art 2 (1) kohaselt asendatakse artikli 23 (1) järgmiselt: kuid hüvituse suurus ei või ületada 8,33 arvestuslikku ühikut puuduoleva brutokaalu kilogrammi eest. Artikkel 2 (2) kohaselt lisatakse artiklile 23 täiendavad punktid 7,8 ja 9.

Art 23 (7) sätestab järgmist: käesolevas konventsioonis nimetatud arveldusühikuks on Rahvusvahelise Valuutafondi poolt kindlaksmääratud SDR-ühik. Käesoleva artikli punktis 3 nimetatud summa konverteeritakse selle riigi rahvuslikku valuutasse, kelle kohus arutab

⁷⁵Ibid art 23 (1).

⁷⁶Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1978, SDR protocol.

kohtuasja, kohtuotsuse tegemise päeval või poolte kokkuleppel kindlaksmääratud päeval kehtinud valuuta väärtuse alusel. Rahvusvahelise Valuutafondi liikmesriigi SDR ühikutes väljendatud rahvusliku valuuta väärtus arvutatakse välja Rahvusvahelise Valuutafondi enda operatsioonide ja tehingute sooritamise päeval kasutatava arvutamismeetodiga. Rahvusvahelise Valuutafondi mitteliikmesriigi SDR ühikutes väljendatud rahvusliku valuuta väärtus arvutatakse välja selle riigi poolt kindlaksmääratud meetoditega.

Art 27 (8) sätestab: kummatigi võib Rahvusvahelise Valuutafondi mitteliikmesriik, kelle siseriiklik seadus ei luba kohaldada käesoleva artikli punkti 7 sätteid, CMR-i juurde kuuluva protokollu ratifitseerimisel või sellega ühinemisel või mis tahes ajal hiljem avaldada, et käesoleva artikli punktis 3 ettenähtud vastutuse piir, mida kohaldatakse tema territooriumil, moodustab 25 rahaühikut. Käesolevas punktis nimetatud rahaühik vastab 10/31 grammile kullale prooviga 0,900. Käesolevas punktis nimetatud summa konverteerimine rahvuslikku valuutasse toimub huvitatud riigi siseriikliku seaduse kohaselt.

2.2. Vedaja piiratud vastutus õhuveo tagajärjel tekkiva kahju korral

Rahvusvaheline õhutransport on oma olemuselt kõige kiirem viis kaupade transportimiseks, ning see peegeldub ka veohindades. Esmakordselt reguleeriti rahvusvaheliste õhuvedude subjektide õigused ja kohustused 1929.a Varssavi konventsiooniga.⁷⁷ Nimetatud konventsiooni on täiendatud korduvalt erinevate protokollidega. Riigikogu võttis vastu 17. detsember 1997. aastal rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise ning selle parandamise Haagi protokollu ja lisaprotokollidega nr 1 ja nr 2 ühinemise seaduse.

§-i 1 kohaselt ühineb Eesti Vabariik rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsiooniga, mis koostati 12.oktoobril 1929 Varssavis. §-i 2 kohaselt ühineb Eesti Varssavi konventsiooni parandamise protokolliga, mis oli koostatud 1955.a 28. septembril Haagis. §-i 3 kohaselt ühineb Eesti Vabariik Varssavi konventsiooni parandamise lisaprotokolliga nr 2, mis on koostatud 1975. a Montrealis. §-i 4 kohaselt ühineb Eesti Vabariik

⁷⁷Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929. Rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsioon. 14.06 198. – RT II, 1998, 2-4, 7.

rahvusvahelise õhuvedude reeglite ühtlustamise 1929. 12 oktoobi Varssavi konventsiooni parandamise lisaprotokolliga nr 2, mis on koostatud 1975. a 25 septembril Moterealis ja millega parandatakse nimetatud konventsiooni, mida on varem parandatud 1955. a 28 septembri Haagi protokolliga. Õhuvedu käesoleva seaduses tähenduses hõlmab ajavahemikku, mille jooksul pagas või kaup on vedaja valduses kas õhusõiduki pardal, lennuväljal või, maandumise korral väljaspool lennuvälja, muus paigas.⁷⁸

Vedaja vastutus on lennutranspordi läbiviimisel jagatud kolme gruppi. Esitakes vastutus reisijateveo tagajärjel tekkiv kahju. Montrali protokolli art 22 (1) sätestab järgmiselt: reisijateveo puhul on vedaja vastutus iga reisija kohta piiratud summaga 8300 SDR-ga. Kui asja arutava kohtu asukohariigi seaduste kohaselt võib kahjutasu maksta perioodiliste maksetena, ei pea selliste maksete koguväärtus ületama nimetatud piirmäära. Reisija ja vedaja võivad kokku leppida suuremas vastutusmääras ja sõlmida sellekohase erilepingu.

Registreeritud pagasiveo ja kaubaveo tagajärjel tekkinud kahju hüvitamise ulatus on sätestatud eelnimetatud protokollis. Art 22 (2) sätestab järgmist: registreeritud pagasiveo ja kaubaveo puhul on vedaja vastutus piiratud summaga 17 SDR-iga kilogrammi kohta, välja arvatud juhul, kui kaubasaatja on vedajale paki üleandmisel spetsiaalselt deklareerinud selle väärtuse kättesaamisel ning on vajadusel tasunud täiendava summa. Viimasel juhul on vedaja kohustatud tasuma deklareeritud summa, kui ta ei tõenda, et see summa on suurem kauba tegelikust väärtusest. Art 22 (3) kohaselt on vedaja vastutus piiratud nende esemete eest, mis reisija jätab enda hoole alla 332 SDR-ga iga reisija kohta.

SDRi kohaldamine on sätestatud art 22 (4), mille kohaselt käesolevas artiklis kasutatud mõiste *Special Drawing Right* tähendab Rahvusvahelise Valuutafondi arveldusühikut. Kohtuprotsessi korral konverteeritakse summad rahvuslikku valuutasse vastavalt selle valuuta väärtusele SDR-des kohtuotsuse tegemise päeval. IMF liikmest lepingupoole rahvusliku valuuta väärtus SDR-des arvutatakse vastavalt kohtuotsuse tegemise päeval kehtivale IMF väärtusehindamise meetodile, mida kasutatakse fondi operatsioonides ja ülekannetes. Lepingupoole, kes ei ole IMF liige, rahvusliku valuuta väärtus SDR-des arvutatakse vastavalt

⁷⁸Ibid, Art 18 (4).

selle lepingupoole kehtestatud korrale. Need riigid, kes ei ole IMF liikmed ning kelle seadused ei luba rakendada artikli 22 lõigetes 1, 2 ja 3 sätestatud, võivad ratifitseerimise või ühinemise ajal või igal ajal pärast seda deklareerida, et nende territooriumil toimuvates kohtuprotsessides on vedaja vastutuse piirmäär fikseeritud artikli 22 lõike 1 kohaselt summaga 125 000 rahaühikut reisija kohta, artikli 22 lõike 2 kohaselt summaga 250 rahaühikut kilogrammi kohta ja artikli 22 lõike 3 kohaselt summaga 5000 rahaühikut reisija kohta. Nimetatud rahaühik vastab 65,5 milligrammile kullale prooviga 900. Need summad võib ümardatuna konverteerida vastava riigi rahvuslikku valuutasse. Summad konverteeritakse rahvuslikku valuutasse kooskõlas asjaomase riigi seadustega.

Kui vedaja tõendab, et reisijate- või pagasiveol põhjustas kahju või aitas selle põhjustamisele kaasa kannatanu hooletus, võib kohus vastavalt oma asukohariigi seadustele vedaja täielikult või osaliselt vastutusest vabastada⁷⁹. Vedaja vastutab üksnes tekkinud kahju eest, kui see tekkis õhutranspordi vältel.⁸⁰

Kui kaubaveol tekkinud kahju korral vedaja tõestab, et kahjutasu nõudja või viimase õigused omandanud isik oma hooletuse või seadusevastase tegevuse või tegevusetusega aitas kahju tekkele kaasa, vabastatakse vedaja vastutusest nõudja ees kas täielikult või määral, mil selline hooletus või seadusevastane tegevus või tegevusetus kahju põhjustamisele kaasa aitas.

Art 18 (3) kohaselt ei vastuta vedaja, kui ta tõendab, et kauba hävimine, kaotsimine või kahjustus oli põhjustatud ühest või enamast järgnevast asjaolust: kauba defektist, puudusest või omadusest; kauba mittekohasest pakkimisest kellegi teise poolt peale vedaja või tema teenistuja või esindaja; c) sõjalisest tegevusest või relvastatud konfliktist; d) ametiasutuse tegevusest seoses kauba impordi, ekspordi või transiidiga.

⁷⁹Rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise 1929. aasta 12. oktoobril Varssavis allakirjutatud ja 1955. aasta 28. septembri Haagi protokolliga parandatud konventsiooni parandamise Montreali protokoll nr. 4 art 22 (1).

⁸⁰Ibid.

2.3. Vedaja piiratud vastutus raudteeveo tagajärjel tekkiva kahju korral

Põhiliseks õiguse allikaks, mis reguleerib subjektide omavahelisi õigussuhteid on COTIF-CIM⁸¹ konventsioon, mille kehtiv redaktsioon jõustus liikmesriikidele 1. juulil 2006.a.

CIM art 23 (1) kohaselt on vedaja vastutav kahju tekkimise eest juhul, kui kahju tekkis vedaja poolt kauba vastuvõtmise ja ülendmise vahelisel perioodil. Sellisel juhul vastutab vedaja kauba täieliku või osalise hävimise eest. Art 23 (2) kohaselt vabaneb vedaja vastututuset tekkinud kahju eest, kui kahju tekkimise põhjus oli ettenägematu või vältimatu, ning vedajal puudus igasugune võimalus vältida kahju tekkimist kaubast huvitaud isikule.

Art 23 (3) sätestab vedaja õiguse piirata kahju hüvitamist osaliselt või täielikult, kui kahju tekkis iseloomuliku riski tõttu. Iseloomulikuks riskiks on näiteks kaubavedu pealt lahtise veoühikuga. Kui nimetatud transpordis on pooled kokkuleppinud, siis ei vastuta vedaja tekkinud kahju eest, mis on põhjustatud väliskeskkonna mõjudest. Samuti ei vastutata vedaja tekkinud kahju eest, kui see on tingitud puudulikust või mitterahuldavast kauba pakkimisest. Vedaja ei vastuta, kahju eest, mis on tingitud ebapiisavast kaubamärgistusest ning kahju eest mis on põhjustatud elusloomadele.

Juhul, kui kaubast huvitatud isikul tekib raudteeveolepingu täitmise tagajärjel varaline kahju, siis art 25 (1) kohaselt on kahju tekkimise tõendamise koormus vedajal. Ehk siis kahju nõude esitamise korral peab vedaja tõendama, et kahju ei ole tekkinud kauba vastuvõtmise ning üleandmise vahelisel ajaperioodi või esitama mõne muu täiendava põhjenduse, miks ei ole vedaja vastutav tekkinud kahju eest.

Art 30 (1) ja (2) sätestavad vedadaja vastutuse arvutamise põhimõtted ning piirangud, mis kuuluvad kohaldamisele olukorras, kus raudteeveolepingu osapoolele tekitatakse varaline kahju ning mille eest on vastutavaks isikuks vedaja. Kahju tekkimise olukorras, kus vedaja

⁸¹The Convention concerning International Carriage by Rail, 1980.

peab hüvitama tekkinud kahju, on raudteeveo teenusepakkuja vastutus piiratud 17 SDR-iga hävinenud kilogrammi kohta. Kauba väärtus määratakse kehtiva turuväärtuse alusel vedaja poolt kauba vastutvõtmise asukohas.

2.4. Kahju hüvitamise ebaproportsionaalsus vedajate lõikes

Nagu eelpool mainitud erineb intermodaalse transpordi läbiviijate vastutuse piirmäär sõltuvalt transpordiliiki reguleerivast konventsioonist. Kõnealust probleemi on uurinud P. Keres oma magistritöös, ning autor jõudis järeledusele, et kehtiv õigusregulatsioon, kus kaubandushuvide tegelikud vajadused (transpordiõiguse allikad materiaalses tähenduses) ei ole kooskõlas transpordiõiguse formaalsete allikatega. See vastuolu on tõsine, kuna kogu maailma leiab, et vaja on ühtset režiimi, ent seda ei ole siiani suudetud luua, kuigi tööd selle nimel on tehtud preaguseks juba 40 aastat.⁸² Nimetatud seisukohaga nõustub ka käesoleva töö autor, sest ühtlustamist vajab intermodaalne transport üldiselt, mitte täiendada iga transpordiliigi kehtivat regulatsiooni. Tulenevalt asjaolust, et uksest ukseni transport kasvab ühe kiiremini, siis võib väita, et transport vajab ühte õigusregulatsiooni, mis hõlmaks enda alla kõik transpordiliigid. Autor leiab, et oleks viimane aeg, ühtlustada kõikide vedajate piiratud vastutus tekkinud kahju eest. Nimetatud asjaolu tugevaimaks pooltargumendiks on asjaolu, et uksest ukseni transport eeldab üldjuhul mitme erineva transpordiliigi kasutamist, ning samuti fakt, et kahju tekkimise korral, ei ole võimalik tuvastada kahju tekkimise aeg ja koht, mis omakorda takistab kahju eest vastutava isiku tuvastamist.

Olukorras, kus kahju on tekkinud, kuid puudub informatsioon millal ning kelle valduses olles see aset leidis, on intermodaalsele transpordile omane nähtus. Näiteks toimub kaubavedu nii merel kui ka maismaal, ning kaubast huvitatud isikul tekib varaline kahju. Nimetatud olukorra esinemisel, on kannatanul mõistlikum, pöörduda kahjunõudega suurima vastutuse piirmääraga transporti pakkunud ettevõtte poole. Sellisel juhul vastutav vedaja vastavalt CMR reeglitele. Kui ekspediitor esitab tagasinõude reederile, arvutatakse hüvitis vastavalt Haagi-Visby reeglitele.

⁸²P. Keres, Vedaja vastutuse aluste määratlemine multimodaalse transpordi õiguses: reeglite paljususega seotud probleeme. Magistritöö 2009, lk 70

Järgnevalt esitab autor erinevate transporditeenust pakkuvate vastutuse piirmäärade võrdlustabeli. Probleem seisneb väga suurtes erinevustes vastutuse piirangute kalkuleerimises, mille üheks põhiliseks faktoriks võib pidada transpordi hindade erinevust transpordiliikide lõikes.

| | Haagi-Visby | Varssavi konventsioon | CMR | CIM |
|--------------------|--|---|--|---|
| Ajaline piiritus | Otsene valdus | Kaudne valdus | Kaudne valdus | Kaudne valdus |
| Vastutuse piirmäär | 666,67 SDR pakendi kohta või 2SDR kilogrammi kohta, sõltuvalt sellest kumb näitaja on suurem | 17 SDR iga kahjustatud kilogrammi kohta | 8,33 SDRi iga kahjustatud kilogrammi kohta | 17 SDR iga kahjustatud kilogrammi kohta |

Järgnevalt esitab autor eelpoolnimetatud probleemi käsitle, mis seisneb väga suurtes erinevustes kahju hüvitamise piirangutes transpordiliigist tulevenalt. Olukorras, kus kaup saab konteinerveo tagajärjel kahjustada ning konteinerit transporditi raudteel, õhus ning manteeel, esineb äärmiselt suur vahe hüvitise ulatuses. Olukorras, kus konteineri käsitlemise käigus kahjustatakse konteineri katust ning mille tagajärjel tungib vesi konteinerisse kahjustades kaupa ja põhjustades asjast huvitatud isikutele varalise kahju, mille hüvitamise kohustus lasub vedajal, kelle valduses olles kahju tekkimise alus tekkis. Oletame, et toimub ühe kaubaühiku transport, mis kaalub 5000 kg. Haagi-Visby reeglite kohaselt on reederi vastutus piiratud 841,98 euroga kaubaühiku kohta. Kogukaalu arvesse võttes on reederi vastutus piiratud 12650 euroga ning tulenevalt asjaolust, et kogukaalul põhinev kalkulatsioon on ühikuliselt suurem, kuulub kohaldamisele brutokaalul põhinev vastutuse piirmäär.⁸³

⁸³SDR kalkulaator kättesaadav http://coinmill.com/SDR_calculator.html#SDR=2

Võttes aluseks õhustranspordi vastutuse regulatsiooni on lennustranspordi korraldaja vastus piiratud 17 SDR-iga kahjustatud kilogrammi kohta. Varssavi konventsiooni kohaselt on lennuoperaator vastutav tekkinud kahju eest 107350 euro ulatuses. Kuna lennustranspordi ning raudteetranspordi läbiviija vastutus on reguleeritud sarnaselt, siis on raudteetranspordi läbiviija vastutus samuti piiratud 107350 euroga.

Nimetatud kahju tekkimisel on autotranspordi läbiviija vastutus piiratud 8,33 SDR-iga kahjustatud brutokaalu kohta. Sellisel juhul on autotranspordi läbiviija vastutuse piirmääraks 526025 eurot.

Hüvitamisele kuuluva kahju määratlemisel peab lähtuma ka kahjustatud kauba jääkväärtusest, ning samuti kauba omahinnast, mis mõjutavad hüvitise suurust ning vastutuse piirangute kohaldamist või mitte. Võttes aluseks eelnevalt käsitletud vedajate vastutuse piirmäära, siis võib esineda olukordi, kus SDR koefitsendi alusel arvutatav hüvitamisele kuuluv summa võib olla suurem kui kauba omahind, mis omakorda välistab vastutuse piiramise, ning vedaja vastutav tekkinud kahju eest *resitutio in integrum* põhimõttest lähtuvalt.

Nagu autor on varasemalt on välja toonud, on kauba vedaja vastutuse piirangud tingitud üldistest avalikest huvidest ning transpordiga kaasnevast riskifaktorist. Siinkohal ei väljendu vedaja vastutus riskipõhimõtetest lähtuvalt, sest vastutuse piirangud on väga ebavõrdsed. Võrdluseks võib tuua ligi 10-kordse erinevuse vastutuse piiritlemisel reeder ja lennustranspordi läbiviija vahel. Transpordi läbiviimisel on sajandite jooksul tunduvalt vähenenud riskifaktor, siis nii suured erinevused ei ole vedajate jaoks ei ole autori arvates põhjendatud. Samas peab silmas pidama, et lennutransport võib osutuda tunduvalt kallimaks, kui meretransport.

P. Keres jõudis oma magistritöös järeldusele, et vedaja vastutust puudutavate imperatiivsete režiimide fragmentatsioon kahjustab nii vedaja kui ka kaubast huvitavate isikute huve, sest kumbki ei saa õieti hinnata veoga seonduvaid riske, mis toob kaasa ebaõige riskide jaotusel baseeruvad veohinnad. Väiksemale veoettevõtjale võib ootamatult suurenenud riski

realiseerumise korral tähendada pankrotti ning kaubast huvitatud isik või tema kindlustaja ei saa mõistliku ettenähtavusega hinnata enda riske, mis viib õigusliku ebaselguse tõttu ilmselgelt kindlustushindade suurenemiseni.⁸⁴ Samuti toob viidatud autor välja asjaolu, et lisaks puhtmajanduslikele kaalutlustele tuleb arvestada ka sellega, et võrgustiku- ja piiratud võrgustikurežiimil rajanevad lahendused muudavad ka kaubakahjuga seonduvad õigusvaidlused palju keerulisemaks kui nad tegelikult olema peaks.

Autor nõustub ülal viidatud seisukohaga täielikult. Avalikust huvist lähtuvalt, oleks oluline, et transporti reguleeritakse üldiselt, mitte transpordiliigist lähtuvalt. Kaubanduses osalevatele osapooltele, et kehtiv regulatsioon oleks selge ning üheselt mõistetav ning pakuks lahendusi õigusküsimuste esile kerkimise korral.

Pidades silmas asjaolu, et kauba saatmisest huvitatud isikud sõlmivad veolepingud ekspediitoritega ning otsene kokkupuude reaalse vedajaga puudub, vajab transpordi läbiviijate vastutuse piirangud üleüldist ühtlustamist, sest nagu eelpool mainitud on erinevus mõnele transporditeenuse pakkuja jaoks põhjendamatult ebamõistlik ning diskrimineeriv. Katse mitemeliigiliste vedude ühtlustamiseks tehti 24. mail 1980, kui *Convention on International Multimodal transport of Goods* sõlmiti ÜRO eestvedamisel, kuid käesoleva hetkeni ei ole nõutav hulk liikmesriike konventsiooni ratifitseerinud, ning puudub alus arvata, et see kunagi jõustub.

Kokkuvõtvalt on autor seisukohal, pidades silmas transpordi läbiviimisega kaasnevat riskifaktorit, on vedajate üldine vastutuse piiritlemine õigustatud. Kindlasti ei ole põhjendatud niivõrd suured erinevused vedajate lõikes. Olukorras, kus kahju tekkimise aeg ja koht ei ole tuvastatud, tekitavad põhjendamatult palju kulutusi kannatanule, sest kohtumenetluse läbiviimine eeldab täiendavate ekspertide kaasamist, kes oleksid võimelised tuvastama lepingu rikkumise faktilised asjaolud.

⁸⁴P.Keres, Vedaja vastutuse aluste määratlemine multimodaalse transpordi õiguses: reeglite paljususega seotud probleeme. Magistritöö. 2009, lk 45.

Iga majanduspoliitilise õigusregulatsiooni peamine eesmärk on ettevõtlusele vajaliku õiguskeskkonna loomine. Efektiivse õiguskeskkonna üheks eelduseks võib pidada ka võrdset subjektide kohtlemist. Iga transpordi läbiviimisega kaasnevad paratamatult riskid, mis võivad kulmineeruda kauba täieliku hävimisega. Olukorras, kus ühe subjekti vastutus on 10 korda suurem, vähendab majanduspoliitilise õigusregulatsiooni efektiivsus, eriti veel olukorras, kus erinev kohtlemine ei ole riskifaktorist lähtuv. Riskifaktorile tuginedes kaasneb autotranspordiga kõige suurem riskifaktor. On üldteada fakt, et autotransport on kõige ohtlikum transpordiliik ning see tuleneb teiste liiklejate käitumisest. Lennukite, laevade ja rongide omavahelised kokkupõrked on liikusõnnetustega võrreldes väga ebatõenäolised.

Nagu eelpool väljatoodud, erinevad transpordi läbiviijate vastutus märgatavalt. Olukorras, kus toimub mitmeliigiline transport ning kahju tekkimise koht ei ole teada, tekitab see väga suuri probleeme, sest kannatanu esitab kahjunõude tõenäoliselt kõrgeima vastutusega vedaja vastu. Paratamatult kaasneb iga transpordiga risk, kuid vastutuse piirimäärade niivõrd suur erinevus ei ole autori arvates põhjendatud. Üheks vastutuse erinevuse põhjuseks võib pidada erinevaid veohindasid. Meretransport, kui kõige odavam viis transportimiseks, on kõige väiksema vedaja vastutusega. Lennutransport, kui kõige kallim transpordiviis omab kõige kõrgemat vastutuse piirmäära. Transpordi hinna kujunemise põhitegurid tulevad käsitlemisele järgmises peatükis. Samuti tuleb järgmises peatükis käsitlemisele reederi kehtiva õigusregulatsiooni põhjendus, seda juriidilisest aspektist kui ka majanduspoliitilisest vaatenurgast.

III KEHTIVA ÕIGUSREGULATSIOONI PÕHJENDATUS

3.1. Majanduspoliitiline põhjendatus

Euroopa riikide praktika näitab, et avatud ja ettevõtlusesse suunatud majanduspoliitikaga riigis toob laevandusettevõtluse 30-% kasv kaasa transpordi- ja teenindusettevõtluse kasvu 70% võrra.⁸⁵ Väikeriikide majanduskomplekside arengu analüüs näitab, et olulist edu saavutanud riikide puhul annab selle rakendamine laiemale majanduskompleksile võimaluse toota ja osutada teenuseid, millest riik tegelikult rikkust kogub.⁸⁶ Sellest jäeldub, et kui nimetatud valdkondade tegevuse arengut takistavad või piiravad asjaolud jäävad kõrvaldamata, pidurdab see tegelikkuses riigi kui terviku majanduskasvu ja sotsiaalset arengut.⁸⁷

Võttes aluseks eelnevalt viidatud väited, kinnitavad need asjaolu, et meretransporti võib tinglikult pidada riigi üheks peamiseks võimaluseks majanduse elavdamiseks. Lähtudes eelnevalt viidatud seiskohtadele, on autor seisukohal, et reederi soodustamine vastutuse ulatusest lähtuvalt on täielikult õigustatud. Lastiveolepingu täitmise tagajärjel tekkiva kahju korral, on kannatanu osaline diskrimineerimine põhjendatud, sest kehtivast õigusregulatsioonist saadav kasu on märgatavalt suurem. Kehtiva olukorra õigustatus kinnitab veel ka asjaolu, tänapäeval on lastiveolepingu täitmise tagajärjel tekkiva kahju hulk väga väike. Nõuete maksumus küündib vaid 1%-ni kogu veetava lasti väärtusest ning olukorras, kus kaup on kindlustatud, kahaneb vastutuse regulatsiooni osatähtsus veelgi.⁸⁸

Võib väita, et sajandite jooksul väljakujunenud õigusregulatsioon on objektiivselt õigustatud, kuna kehtiv regulatsioon on võimaldanud veomahtude järjepidevat suurendamist. Tingikult võib pidada peamiseks argumendiks ühtset regulatsioon reederi vastutuse piirmäärade kohta. Üksnes Ameerika Ühendriigid ja arengumaad ei ole Haagi-Visby SDR-i protokoll oma õigussüsteemi integreerinud. Kuid ei tohi unustada, et laevandus areneb ning riskid vähenevad

⁸⁵A.Eidast. Meretranspordikommertsspekulatsioon. Tallinn:Eesti Mereakadeemia, 2007, lk 9.

⁸⁶Ibid

⁸⁷Ibid

⁸⁸H.Lindpere. Rahvusvahelist Lastiveolepingut Käsitlevate Reeglite vohamisest Globaliseerivas maailmas.Juridiva IV 2009, lk 254.

ning sellega kaasnevalt vajab analüüsimist reederide võimalik vastutuse suurendamine. Nimetatud arengusuunad tulevad käsitlemisele järgmises alapunktis.

Selleks, et anda objektiivne ülevaade kehtiva regulatsiooni põhjendatusest peame analüüsima olukorda majanduslikest argumentidest lähtuvalt. Majanduspoliitilisest vaatenurgast peab lähtuma nii makromajandus kui ka mikromajanduslikust aspektist. Transpordisektor moodustab arenenud riikides 6% - 12% SKP-st ning võib pidada makromajanduse üheks alustalaks. Mikromajanduse seisukohast moodustab transport 4% tootmishinnast ning 10%-15% majapidamisvahenditest.⁸⁹

Reederide vastutuse piiramine oma olemuselt ei teeni õigust vaid poliitilisi eesmärke.⁹⁰ Käesoleval juhul ei ole õigusküsimuste lahendamise eesmärgiks õiglase õiguse kohaldamine, sest ei ole kooskõlas *resitutio in integrum* põhimõttega. Õiguse analüüsimine majanduslikest teguritest lähtuvalt põhineb kahel peamisel küsimusel. Esiteks tuleb analüüsida õigusregulatsiooni kehtestamisel subjektide käitumist ning teiseks, kas mainitud käitumine on sotsiaalselt taotletav.⁹¹

Võib väita, et kehtiv õigusregulatsioon on täitnud oma eesmärgi, sest vaomahud kasvavad igaastaselt ning senise prognoosi kohaselt jätkub kasv ka järgmised 50 aasta. Veomahtude suurenemine on käsitletav kui sotsiaalselt taotletav nähtus, mis teenib ühiskonda üldiselt. Võib väita, et kehtiva õigusregulatsiooni ja veomahtude suurenemise vahel eksisteerib põhjuslik seos.

Väga oluliseks aspektiks kehtiva regulatsiooni kujunemise juures on reederite erinev majanduslik võimekus. Ei ole mõtet võrrelda laevaoperaatorit kellel on 1 alus ning Maerski kellel on üle 500 ookaenialuse. Ometi ei tohi õigusregulatsioon soodustada kumbagi osapoolt. Kui reeder, kes opereerib üht alust põhjustab kaubast huvitatud isikule kahju võib see

⁸⁹J.P. Rodrigue.T.Notteboom. Access:ibid.

⁹⁰Serge Killingbeck, „Limitation of Liability for Maritime Claims and Its Place In the Past Present and Future- How Can It Survive? Southern Cross University Law Review.Vol. 3.1999, p 2.

⁹¹L.Kaplow,S.Shavell. Economic Analysis of Law.Harvard School of Law and National Bureau of Economic Research, Handbook of Public Economics.Volume 3. 2002,p 1666.

omakorda põhjustada maksejõuetust.⁹² Sellisel juhul on vastutuse piiramine õigustatud, sest transpordiga kaasnevad alati riskid, ning on olukordi, kus kahju tekkimist ei ole võimalik vältida ka hoolsuskohustuse eeskujulikul täitmisel.

Erinevat lähenemist vajavad kahjujuhtumid, kus lisaks kaubast huvitatud isikule tekib kahju keskkonnale. Seda näiteks naftareostuse näol, sellisel juhul ei ole õigustatud reederi vastutuse piiramine ning kuulub kohaldamisele vastutus täies ulatuses. Majanduslikust aspektist väärib mainimist ka õiguskindlus, mis käesolevaks hetkeks on välja kujunenud, mis omakorda soodustab kaupade vedu meritsi. Reederitel on õiguslik regulatsioon, mis soodustab investeeringuid laevandussektoris, kuna vastutus tekitatud kahju eest on piiratud.

Analüüsides reederi vastutust ei saa jätta mainimata kindlustusseltse, kes kolmandate osapooltena ning vahenditega osalevad kahju hüvitamise protsessis. Kahjujuhtumi esinemisel olukorras, kus kaubast huvitatud isikul on veokindlustus hüvitatakse kannatanule kahju täies ulatuses. Veokindlustuse olemasolu korral, asetatakse kannatanu olukorda, kus ta oleks olnud, kui kahju tekitanud asjaolu ei oleks eksisteerinud. Siinkohal on kaubast huvitatud isikul valikuvariant: kas kindlustada kaup veokindlustusega, millega on võimalik välistada reederi vastutuse piiritlemine, või loobuda kindlustuslepingu sõlmimisest ning kanda riski, mis seisneb kogukahju ning reederi vastutuse piirangute vahes. Juhul, kui kindlustusandja hüvitab kindlustusvõtjale tekkinud kahju, tekib kindlustusandjal õigus nõuda tekkinud kahju hüvitamist kolmandalt isikult, kes on kahju tekkimise eest vastutav.⁹³ Tagasinõude korral, kuulub kohaldamisele reederi vastutuse piiritlemine ning täies ulatuses ei ole kindlustusandjal võimalik nõuda kahju hüvitamist. Veokindlustuslepingu puudumise korral liigub õigusvastaselt tekitatud kahju edasi tarneahelast lähtuvalt, mõjutades kõiki tarneahela osapooli.

Seega või väita, et veokindlustuse olemasolu korral, ei asetata kaubast huvitatud isik majanduslikult ebamõislikku olukorda, kuigi peab mainima, et see tekitab kaubast huvitatud

⁹²P.K. Mukherjee, J. Xu. The Legal Framework of Exhaust Emissions from Ships: A Selective Examination from a Law and Economics Perspective, In Impacts of Climate Change on the Maritime Industry. World Maritime University, Malmö 2009, p. 83.

⁹³VÕS, Ibid, § 492 lg 1.

isikutele täiendavad kulutused kindlustusmakse näol. Veokindlustuslepingu olemasolu korral on see üksnes reederi ja kindlustusandja vaheline õiguslik regulatsioon.

Kõike eelpoolmainitud silmas pidades, on autor seisukohal, et väljakujunenud õigusregulatsioon on õigustatud. Igasuguse majandustegevusega kaasnevad riskid, ning selleks, et tagada majanduse üleüldine jätkusuutlikkus, on mõningatel juhtudel vajalik piiritleda kahju tekkitanud isiku vastutust tekkinud kahju eest. Teatavasti on igasuguse majanduse üheks peamiseks tingimuseks kaupade transport tootja ja lõpptarbija vahel. Senine statistika tõestab asjaolu, et olukorras, kus reederi vastutus ei ole täielik toimub veomahtude järjekindel kasv.

Vastutuse piiramine ei ole üksnes negatiivne nähtus kaubast huvitatud isikute suhtes. Vastutuse piiramise tõttu saab reeder pakkuda transpordist huvitatud isikule odavamaid veohindasid, mille tagajärjel võidavad kõik majandustegevuses osalejad.

Kõige laimemalt levinud kehtiva regulatsiooni säilitamise peamiseks põhjuseks on propageerida ja soodustada laevandus- ja kindlustusettevõtlust. Nimetatud olukord on tingitud asjaolust, et laevandusega kaasnevad riskid ning tehtud investeeringud vajavad kaitset. Ilma piiratud vastutusega võivad potentsiaalsed investorid loobuda investeeringutest laevandusse.⁹⁴ Tulenevalt oma olemuselt, eeldab meretransport väga suurte investeeringute tegemist selleks, et pakkuda kõnealust teenust. Võrreldes maismaa transpordiga on kulutused tunduvalt suuremad, ning tehtavad investeeringud vajavad soodustingimusi ning kaitset kaasnevate riskide eest. Nimetatud olukorras peamiseks vastuargumendiks on asjaolu, et tehnoloogia ja kommunikatsiooni arengu tõttu ei kaasne meretranspordiga nii suuri riske võrreldes varasema ajaga.

G. Gauci põhjendab vajadust kaotada piiratud vastutuse institutsioon sellega, et investeeringud jõuavad laevandussektoris rahuldaval tasemel, ning puudub vajadus erikohtlemise

⁹⁴G.Gauci. Limitation of Liability in Maritime Law, an anachronism? Marine Policy. vol. 19.no. 1.1995, p 66.

kohaldamiseks.⁹⁵ D. Damar omakorda toob välja, et vastutuse piiramine soodustab investeeringuid laevandussektoris ning kaudselt soodustab ka laevandussektoriga otseses kokkupuutes olevaid ärivaldkondi nagu näiteks kindlustussektor.⁹⁶ K. Taheri võtab käesoleva olukorra kokku järgmiselt: juhul, kui laevandussektor vajab toetust, ei tohi see põhineda ühe huvigrupi diskrimineerimisel avalikest huvidest lähtuvalt.⁹⁷

Heiki Lindpere toob välja, et globaliseeruv maailmas muutub esmatähtsaks kaupade kohaletoomise ajaline täpsus, kindlus ja efektiivsus, mis võimaldaks nii ettevõtjatel kui ka kaupmeestel vähendada laovarude mahtu ja kulusid, tühisõite või vältida tühjade konteinerite vedamist.⁹⁸ Selleks, et tagada ettevõtjatele kindlus kaupade kohaletoomise ajaline täpsus, kindlus ja efektiivsus, mille tagajärjel on võimalik vähendada kulutusi, eeldab see täiendavate investeeringute tegemist transpordi läbiviija poolt. Vedaja vastutuse ühikuline piiramine siinkohal soodustab investeeringuid ning selle tagajärjel saavad ettevõtjad paremini planeerida oma majandustegevust.

3.2. Juriidiline põhjendatus

Juriidiliselt aspektist ei tundu käesolev reederi vastutuse piiramine õigustatud, pidades silmas teiste intermodaalse transpordi läbiviijaid. Nagu eelpool käsitletud on reederi vastutuse piiritlemine olemus majanduspoliitiline regulatsioon mitte juriidiline nähtus, mis põhineb õiguse üldprintsiipidel. Juriidilisest aspektist vaadatuna ei ole kõnealune regulatsioon õigustatud, kuna kahju hüvitamise üldised printsiibid ning eemärgid ei kuulu kohaldamisele. Ometi peab käesoleval juhul lähtuma ka proportsionaalsuse printsiibist.⁹⁹ Mille kohaselt võib õigusi ning vabadusi piirata üksnes kooskõlas põhisedusega ning piirangud peavad olema demokraatikas ühiskonnas vajalikud ning ei tohi moonutada piiratavate õiguste ja vabaduste olemust. Piirangud on õigustatud, kui sellest saadav avalik kasu on suurem, kui kui põhjustatav kahju.

⁹⁵Gauci, Ibid, p. 66.

⁹⁶D. Damar. Wilful Misconduct in International Transport Law. Springer. 2011, p 19.

⁹⁷K. Taheri. Limitation of Liability for Maritime Claims: Multiple Perspectives and Legal Implications p 63.

⁹⁸H. Lindpere. Ibid, 253.

⁹⁹Eesti Vabariigi põhiseadus, RT 1992, 26, 349; RT15.05.2015, 2 § 11.

Nagu eelpool mainitud on kahju hüvitamise eesmärk asetada kannatanud isikud olukorda, mis on võimalikult lähedane olukorrale, milles ta oleks olnud, kui kahju hüvitamise kohustuse aluseks olevat asjaolu ei oleks esinenud. Käesoleva teema kontekstis omab siinkohal tähtsust järgenv sõnastus: „mis on võimalikult lähedane”. Muus osas kahju hüvitamise eesmärk täidetakse. Seadusandja on asendanud reederi vastutust silmas pidades nimetatud sõnastuse SDR-i protokolliga. Kindlasti peab SDR-i kohaldamisel silmas pidama ka asjaolu, et mõningatel juhtudel ei tööta SDR-i koefitsent reederi kasuks. See on tingitud saadetava kauba väärtusest, kaalust, kahjustatud kauba hulgast ja pakkimisest. Võib esineda olukord, kus reederil on soodsam hüvitada kaubast huvitatud isikule kauba väärtus vastavalt *commercial invoice’ile* (kauba väärtust tõendav arve). Nimetatud asjaolu väärib antud töös kindlasti mainimist, kuna mõningatel juhtudel kehtestatud piirangud ei too taotletud tulemusi. Reederi vastutustus on küll piiratud, kuid sisuliselt kasutu, kuna reaalselt reederi vastutuse piiramist ei toimu. Piiratud vastutus osutub sellisel juhul suuremaks kui on tegelik otsene varaline kahju.

Kui võrrelda meretransporti teiste transpordiliikidega, siis meretransport kahju hüvitamise silmas pidades soodsamal kohal. Raudtee, maatee- ja lennutranspordi tagajärjel tekkiva kahju hüvitamine on küll samuti piiritletud SDR-iga, kuid seda suuremas ulatuses. Vastavalt võlaõigusseaduse §-le 795 lg 1 on maksmisele kuuluv hüvitis veose või selle osa kaotamineku või kahjustumise eest on piiratud 8,33 SDR-iga kaotsi läinud või kahjustunud veose või selle osa brutokaalu iga kilogrammi kohta. Erinev vastutuse piirmäär meretranspordi ning teiste transpordiliikidega põhjustab paratamatult probleeme, ning olukorras kus intermodaalse transpordi läbiviimisel puudub ühtne regulatsioon kõigi teenusepakkujate jaoks tekitab probleeme, eriti kui kahju tekkimise asukoht ei ole teada. Tõstatub küsimus, kelle valduses olles tekitati kaubast huvitatud isikule varaline kahju.

Laevaomaniku õigus piirata oma vastutust on kujunenud välja pika aja jooksul, kuid see ei tähenda, et see on kooskõlas moodsa õigusteadusliku mõtlemisega¹⁰⁰.

¹⁰⁰T.Falkanger, H.J Bull ja L.Brautaset. Introduction to Maritime Law, Kopinor, p 185.

Võlaõigusseaduse § 819 määratleb vedaja vastutuse kahju eest, mis tekkis mitmeliigilise transpordi läbiviimise tagajärjel: kui kombineeritud veo puhul on kindel, et veos on kaotsi läinud või kahjustunud teatud veolõigul või kui sellel veolõigul on toimunud sündmus, mille tõttu ületati veotähtaega, vastutab vedaja vastavalt sätetele, mis kehtiksid selle veolõigu kohta eraldi veolepingu sõlmimise korral. Veose kaotsiminekut, kahjustumist või veotähtaja ületamist teatud veolõigul peab tõendama isik, kes seda väidab. Nimetatud säte määratleb küll, vastutava vedaja, kuid ei anna anna juhtnööre olukorras, kus kahju tekkimise koht ei ole teada.

On väga levinud tava, kauba saatmiseset huvitatud isik kasutab ekspediteerimise teenust, ning kaupa veetakse merel ja maal. Nimetatud olukord tekitab segadust, sest kõik osapooled teostavad intermodaalset transporti, kuid vastutus ei ole piiratud kõikidel teenusepakkujatel analoogselt. Juhul kui, riigid ratifitseeritsid Rotterdam reeglid toimuks tuntav ühtlustus intermodaalse transpodi teenusepakkujate jaoks. Teatavasti on Rotterdami reeglite kohaselt on reederi vastutus piiratud 3 SDRi kg eest või 875 SDRi ühiku eest, vastavalt selle kumb on suurem.

Kehtiva regulatsiooni opositsiooni peamiseks argumendiks on väide, et juriidiliselt puudub alus piiratud vastutuse säilitamiseks.¹⁰¹ Olukorras, kus üks isik tekitab teisele isikule kahju on juristidele iseenest arusaadav, et kahju tekitajal on kohustus tekkinud kahju hüvitada ning *restitutio in integrum* põhimõtte kuulub kohaldamisele. Piiratud vastutuse põhimõtte kohaselt kärbitatakse õiglust poliitilistest huvidest lähtuvalt¹⁰². Tegu on majanduspoliitilise mitte juriidilise nähtusega, mis on ajendatud soovist soodustada majandustegevust jättes tahaplaanile vundamentaalsed juriidilised printsiibid. Juriidiline alus on siinkohal irrelevantne¹⁰³

J. F. Wilson toob välja, et reederi vastutuse piiramine, on üks esimesi riigi toetuse vorme, mis on omistatud laevandussektorile. Samuti toob viidatud autor välja, et käesoleval hetkel, ei ole kehtiv õigusregulatsioon õigustatud nagu ta oli selle loomise hetkel.¹⁰⁴

¹⁰¹Guaci. Ibid p 69.

¹⁰²Serge Killingbeck. Limitation of Liability for Maritime Claims and Its Place In the Past Present and Future- How Can It Survive? Southern Cross University Law Review. Vol. 3. 1999, p 2.

¹⁰³T.Falkanger, H.J Bull ja L.Brautaset. Introduction to Maritime Law.Kopinor, p 185.

¹⁰⁴J.F.Wilson Carriage of goods by sea fourth edition, 1998 Longman, p 271.

3.3. Kehtiva õigusregulatsiooni arengusuunad ning nende tagajärjed

Kui transpordisüsteem on efektiivne, toodavad nad majanduslikke ja sotsiaalseid võimalusi ning hüvesid, mis omakorda suurendab juurdepääsu turule, tööhõivet ning täiendavaid investeeringuid. Mitteefektiivne transpordisüsteem põhjustab kasutamata ja väiksemaid võimalusi, vähendades elukvaliteeti üldiselt. Efektiivne transport vähendab kulutusi paljudes majandusvaldkondades samas kui ebaefektiivne suurendab kulutusi.¹⁰⁵

Transpordi hind mõjutab rahvusvahelist kaubandust ja vastupidi, ning mõlemate mõjuteguriteks on geograafiline asukoht, tehnoloogia, infrastruktuur, kütuse hinnad ning õigusregulatsioonid kaubanduse lihtsustamiseks.¹⁰⁶ Käesolevas töös keskendub autor õigusregulatsioonidele, mis on suunatud kaubanduse lihtsustamiseks ning soodustamiseks.

Kokkuvõtvalt võib väita, et arengud käesoleval juhul ei ole reederit soosivad. Puuduvad signaalid, mille kohaselt soovitakse täiendavalt piirata reederi vastutust kaubast huvitatud isikute ees. Käesolevaks hetkeks on välja kujunenud peamiselt kaks põhisuunda kehtiva regulatsiooni muutmiseks. Üheks on reederi vastutuse piirmäärade tõstmine Rotterdami reeglite kohaselt ning teiseks on reederi vastutuse piirmäärade täielik kaotamine. Kui oma olemuselt kujutavad Rotterdami reeglid kehtiva süsteemi täiendamist suuremate SDR-i koefitsendiga, siis reederi vastutuse piirangute täieliku kaotamise näol on tegu revolutsiooniga laenvandussektoris.

Käesolevas peatükis käsitleb autor eelpool nimetatud arengusuundasid ning nende tagajärgi, ning nende mõjust meretranspordile üldiselt. Etteruttavalt peab autor vajalikuks nimetada peamise tagajärje piirangute suurendamise või kaotamise korral, milleks on meretranspordi märgatav hinnatõus. Meretransporti võib pidada üheks kehtiva majandussüsteemi alustalaks, ning muudatuste tegemisel nimetatud süsteemis peab analüüsima mõjude ulatust ning tuleviku perspektiivi. Teatavasti ei soodusta transpordi hinnatõus tarbimist ning peab olema äärmiselt

¹⁰⁵J.P.Rodrigue, T. Notteboom. Transportation and Economic Development. Access:ibid.

¹⁰⁶A.Behar, A.J.Venables, Transport costs and International Trade. University of Oxford. 2010, p19.

ettevaalik, kui soovitakse muuta globaalse kaubanduse peamise alustala tingimusi. Valede otsuste tegemise korral väheneb kaubavedude maht ning kasu saamise asemel tekitame üksnes kahju, mis võib kujuneda pöördumatuks.

3.3.1 Rotterdami reeglite kohaldamine

Rotterdami reeglite peamine eesmärk on õiguskindluse tekitamine kõikidele mereõiguse subjektidele, kes osalevad rahvusvahelises kaubanduses.

Üheks peamiseks väljapakutud võimaluseks reederi vastutuse suurendamiseks on Rotterdami reeglite kohaldamine meretranspordi subjektide poolt. Rotterdami reeglite kohaldamise esimeseks eelduseks on konventsiooni ratifitseerimine 20 ÜRO liikmesriigi poolt. Käesolevaks hetkeks on kõnealune konventsioon allkirjastatud 25 liikmesriigi poolt, kuid ratifitseerinud on Rotterdami reeglid üksnes 3 liikmesriiki.¹⁰⁷ ÜRO Peassamble võttis vastu 11. detsembril 2008 „*Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea*” ehk Rotterdami reeglid. Nimetatud konventsioon täiendab ja moderniseerib hetkel kehtivat lastiveolepingu alusel tekkivaid ning kaubavedusid reguleerivat õigusregulatsiooni. Nimetatud konventsiooni eesmärk on asendada Haagi reeglid, Haagi-Visby reeglid ja Hamburgi reeglid ja kehtestada globaalne kaubavedusid reguleeriv õigusregulatsioon. Rotterdami reeglite ettevalmistus kestis kokku 10 aastat ning seda juhtis ÜRO Rahvusvahelise Kaubandusõiguse Komisjon. Peamiseks teguriks Rotterdami reeglite väljatöötamiseks on asjaolu, et seni kehtiv regulatsioon lähtub Haagi reeglitest, mis on rohkem kui 90 aastat vana ning ei lähtu tänapäeva meretranspordi vajadustest. Haagi Reeglitele järgnes küll Haagi-Visby ja Hamburgi konventsioonid, kuid olemuselt on tegu Haagi reeglitega, mida on täiendatud vastavalt vajadustele.

Rotterdami reeglid koosnevad 96 artiklist, mis on omakorda jaotatud 18 alapeatükiks. 1. ja 2. peatükk sätestavad konventsiooni mõisted ning kohaldatavuse. 3. peatükis tuleb käsitlemisele elektroonilised transpordidokumendid, mida varasemate konventsioonidega ei ole reguleeritud. Nimetatud regulatsiooni vajalikkus on iseenest mõistetav, kuna infovahetus

¹⁰⁷Ibid.

paberkandjal on asendunud virtuaalse infovahetusega. Reederi õigused ja kohustused on sätestatud 4. ja 5 peatükis. 6. peatükk käsitleb poolte õigusi ja kohustusi transpordi erinevatel aegadel ning kauba saatja kohustused on sätestatud 7. peatükis. Kauba kättetoimetamine, vastutuse piiramine, ajaline piiramine, jurisdiktsioon, alternatiivsed vaidluse lahendamise võimalused, lepingulised tingimused on sätestatud 9. kuni 16 peatükis. 17. peatükk käsitleb asjaolusid, mis ei ole kõnealuse konventsiooniga reguleeritud ning viimane peatükk käsitleb konventsiooni jõustumist.

Vastavalt Rotterdami reeglite artiklile 59 (1)¹⁰⁸ on reederi vastutus piiratud õigusvastaselt tekitatud kahju eest 3 SDRi iga kahjustatud kilogrammi eest või 875 SDRi ühiku eest, vastavalt selle kumb on suurem, välja arvatud, kui kauba saatja on kauba väärtuse deklareerinud ning reeder ja kauba saatja on kahju hüvitamise kõrgemas ulatuses eraldi kokkuleppinud. Olukorras, kui kaupa transporditakse konteineri sees või peal ning kaubaühiku täpne kogus ei ole sätestatud konossementis, käsitletakse kaupa kui ühte ühikut.¹⁰⁹

Käesoleva aasta seisuga on Rotterdami reeglid ratifitseerinud üksnes Hispaani Kuningriik, Togo ja Kongo. Rotterdami reeglid seevastu on allkirjastanud Armeenia, Kamerun, Kongo, Kongo Demokraatlik Rahvavabariik, Taani, Prantsusmaa, Gabon, Ghaana, Kreeka, Guinea, Guinea-Bissau, Luxemburg, Madagaskar, Mali, Holland, Niger, Nigeeria, Norra, Poola, Senegal, Hispaania, Rootsi, Sveits, Togo ja Ameerika Ühendriigid. Pidades silmas, et nimetatud regulatsioon on peaaegu 10 aastat vana, ning käesolevaks hetkeks on vajaminevast 20 liikmesriigist konventsiooni ratifitseerinud üksnes 3 liikmesriiki, võib väita, et liikmesriigid suhtuvad nimetatud uuendustesse ükskõikselt. Gavin Magrath on uurinud liikmesriikide progressi Rotterdami reeglite ratifitseerimise kohta, ning tulemus peegeldab praegust ükskõikset olukorda.¹¹⁰ Alljärgnev tabel esitab 18 liikmesriigi progressi Rotterdami reeglite ratifitseerimise kohta.

¹⁰⁸Rotterdam rules art 59 (1).

¹⁰⁹Rotterdam rules art 59 (2).

¹¹⁰Ibid.

| | |
|---------------------------|---|
| Argentiina | On loodud spetsialistide töögrupp, kui antud hetkel puudub seadusandja igusugune kavatsus Rotterdami reeglite ratifitseerimiseks. |
| Austraalia | Teemat ei ole käsitletud ning puudub informatsioon teema käsitlemise soovist tulevikus. |
| Belgia Kuningriik | Ei ole esilekerkinud initsiatiivi ratifitseerimiseks |
| Kanada | Eeldatavasti tuleb seadusandja antud teema juurde tagasi USAst sõltuvalt. |
| Hiina Rahvavabariik | Puudub progress ning on äärmiselt ebatõenäoline, et Hiina antud regulatsiooni ratifitseerib. |
| Taani | Taani valitsus on loonud komitee konventsiooni ratifitseerimiseks, ning nimetatu komitee raporti kohaselt, nimetatud ratifitseerimiset aset ei leia, kui teised suured kaubanduspartnerid (peamiselt USA) seda eelnevalt ei ratifitseeri. Samuti sõltub ratifitseerimine teiste põhjamaade seisukohast. |
| Prantsusmaa | Teemat ei käsitleta ning ratifitseerimine ei ole päevakorras. |
| India | Progress puudub ning ratifitseerimine ei ole plaanis |
| Iirimaa | Teemat ei käsitleta ning sama tendents jätkub |
| Iisrael | Puudub informatsioon, et teema oleks Iisraeli Parlamendi päevakorras |
| Uus-Meremaa | Teemat ei käsitleta |
| Filipiinid | Progress puudub |
| Singapur | Info ratifitseerimisprotsessist puudub |
| Šveits | Plaanid ratifitseerimiseks puuduvad |
| Holland | On tehtud esimesed sammud ratifitseerimiseks. Suheldud on asjasse puutuvate isikutega, ning valitsuse tasandil proovitakse mõjutada oma partnereid Rotterdami reeglite ratifitseerimiseks. |
| Ühendkuningriik | Puudub igasugune progress |
| Ukraina | Teema ei ole aktuaalne |
| Araabia Ühendemiraadid | Puudub seadusandlik soov ratifitseerimiseks |

Tinglikult võib väita, et rahvusvaheline kaubandusliku meresõidu regulatsioon oli ühtlustunud juba enne Rotterdami reeglite väljatöötamist. Haagi-Visby merekonventsiooni oli ratifitseeritud suurem osa liikmesriike, või vähemalt viidud vastavad muudatused siseriiklikku õigusesse. Tekib küsimus, milleks kulutada 10 aastat ning töötada välja merekonventsioon, mille ratifitseerimisest ei ole peaaegu mitte keegi huvitatud? L. Zhao¹¹¹ leiab, et ükskõikne suhtumine Rotterdami reeglitesse on tingitud kaubanduslike huvide puudumisest. A.S.Cader on uurimustöös otsinud põhjendusi Rotterdami reeglite mitteratifitseerimisest ning jõudnud järeldusele, et mõjutegureid on mitmeid. Ta toob välja ebakindluse, mitmemõttelisus, konfliktid teiste konventsioonidega, ebamõistlikud sätted, keerulisus, kõrgemad administratiivkulud ja erinevate osapoolte majanduspoliitilised huvid.¹¹²

Kokkuvõtvalt väidab autor, et väljatöötatud Rotterdami reeglid ei lähtu kaubandussektori otsestest vajadustest, sest vastasel korral oleksid riigid Rotterdami reeglid ratifitseerinud. Sisuliselt on tegu olematu õigusega, sest käesoleval hetkel on reeglid reatitseerinud üksnes 3 riiki. Majanduspoliitilise õigusregulatsioonide muutmisel on oluline, et vajadus muutuste järgi tuleks rahvusvahelise kaubanduse subjektide poolt, kuid käesoleval hetkel antud teemat subjektid tõstatanud ei ole.

Sarnasele seisukohale jõudis ka P.Keres, kes tõi oma magistritöös välja peamise probleemi, miks Rotterdami reeglid ei ole liikmesriikide poolt ratifitseeritud ning siseriiklikuks õiguseks modifitseeritud. P. Keres esitab peamiseks Rotterdami reeglite mitteratifitseerimise põhjuseks asjaolu, et põhiline probleem ei seisne mitte selles, et suurenevad vastutusepiirmäärad, elimineeritakse lastivedajate aastatega armsakse saanud navigeerimisevea vastuväide või muu selline, vaid hoopis see, et rahvusvahelise konventsiooniga ei suudeta lahendada vastuolusid teatud riikide siseõiguse ja unimodaalsete konventsioonide imperatiivsete õigusnormidega.¹¹³

Autor on seiskohal, et ei ole mõstlik reguleerida vedaja vastutust lähtudes üksnes transpordi läbiviimisest lähtuvalt. Olukorras, kus kõikide transporditeenust pakkuvate isikute vastutus põhineb võrdsetel alustel, muudaks kõikide esilekerkivate õigusküsimuste lahendamise

¹¹¹L.Zhao. Liability Regime of the Carrier under Rotterdam rules, p 11.

¹¹²A.S.Cader. The Impact of the Rotterdam rules a global perspective. Legal research Modul 2013, p 20.

¹¹³P.Keres, Ibid, lk 41.

tunduvalt lihtsamaks, mis kaudselt soodustaks kaubavedude kasvu ning tekitaks kaubanduses osalejate jaoks õiguskindluse.

Nagu eelpool juba korduvalt mainitud on reederide vastutuse piiritlemine majanduspoliitiline õigusregulatsioon, mis oma eesmärgist lähtuvalt lähtub turuvajadusest. Olukorras, kus õigusregulatsiooni eesmärk on üldise jõukuse ning ühiskonna heaolu tagamine, ei tundu autori arvates mõistlik töötada kunstlikult välja õigussüsteem. Autor on seisukohal, et kui eksisteeriks turunõudlus muutuste järele oleks Rotterdami reeglid juba riikide poolt ratifitseeritud. Kui majanduspoliitiline regulatsioon täidab talle püstitatud eesmärgi ning nõudlus muutuste järele puudub, ei pea autor uute õigusregulatsioonide väljatöötamist ja kehtestamist põhjendatuks.

3.3.2. Reederide piiratud vastutuse institutsiooni täielik kaotamine

Reederide vastutuse piirangute kaotamise korral asetatakse reeder olukorda, mis on on väga diskrimineeriv, sest teistel vajadatel eksisteerib endiselt piiratud vastutus tekkinud kahju eest. Vastutuse piirangute täielik kaotamine on oma olemuselt täielik vastanud kehtivale süsteemile, mille kohaselt asetatakse kaubast huvitatud isik olukorda, kus ta oli enne kahjujuhtumi esinemist. Reederide vastutuse piirangute kaotamise peamiseks tagajärjeks on hinnatõus meretranspordis üldisemalt, mis tõstab kõikide toodete ja teenuste hindasid. Ühe enam avaldub siinkohal seni kehtiva regulatsiooni majanduspoliitiline eesmärk, soodustada kaubavoogusid meretsi, mis omakorda suurendab intermodaalset transporti maismaal. Transporti hind on kauba või teenuse lõpphinna kujunemise üheks faktoriks ning selle suurenemisel suureneb ka lõpp produkti hind. Kõrged hinnad seevastu ei soodusta tarbimist, ning madal tarbimine ei teeni avalikke huve kapitalistlikus ühiskonnas.

Ajalooliselt on reederide vastutuse piiramine tingitud meretranspordiga kaasnevast riskifaktorist. Suurem risk oli tingitud primitiivsest meretranspordi tehnikast ning algelistest navigeerimissüsteemist, mis muutis meretranspordi väliskeskkonnast äärmiselt sõltuvaks. Esimestest rooma eraõiguse põhimõtetest kuni tänapäeva kehtiva SDR-i regulatsiooni, on

reederid asetatud võrreldes kaubast huvitatud isikutega eelisseisundisse. Peamisteks põhjusteks võib pidada meretranspordist saadavat üldist avalikku kasu. Kaubandus kui, riikliku moodustise peamine tuluallikas pidi olema nii kasulik kui võimalik. Teatavasti on meretranspordi läbiviimise peamiseks tingimuseks aluste olemasolu, mis võrreldes teiste transpordivaheditega on märgatavalt kallim. Seega oli vaja soodustada investeeeringuid laevandussektoris, mis tagaks reederitele õiguskindluse ning soodsama pinnase tegutsemiseks.

Kui kahju tekkimise olukorras ei ole kaubast huvitatud isikud soodustatud olukorras, siis tänu reederi vastutuse piiramisele saab reeder pakkuda kaubast huvitatud isikutele madalamaid veohindasid, mis soodustab nende äritegevust. Soov soodustada laevandussektorit, ning sellele järgnenud sajandite pikkune areng, on viinud selleni, et juriidiline probleem lahendati majanduspoliitilistest huvidest lähtuvalt. Reederi vastutuse piirangu kaotamise tagajärjel tõuseksid kindlasti veohinnad, mis koormaksid rahvusvahelist kaubandust. Teatavasti soodustab kaubandust madalad kulutused transpordile. Reederi piiratud vastutus võimaldab kindlustusandjal pakkuda soodsamaid kindlustushindasid, mis avalduskid omakorda reederi hinnapakumises¹¹⁴. Nagu eelpool mainitud moodustab transport olulise osa toote või teenuse hinnakujunemisel ning merevedude hinnatõusu korral oleks hinnatõus tuntav kõigis valdkondades.

Juhul, kui kaotada reederi vastutuse piirangud täielikult asetame laevandusettevõtted olukorda, kus esialgne soosiv regulatsioon muudetakse täielikult nende kahjuks. Käesoleval hetkel on kõikidel transporditeenust pakkuvatel ettevõtetel piiratud vastutus, olenemata transpordi läbiviimise viisist. Juhul, kui kaotada reederi vastutuse piirangud, muudetakse täielikult seni kehtiv regulatsioon, mis on soodustanud investeeeringuid laevandussektoris ning rahvusvahelist kaubandust. Sellisel juhul asetatakse reederid olukorda, kus nende vastutus tekkinud kahju eest on täielik, kuid maismaa-ja õhustranspordi teenust pakkuvad ettevõtted vastutavad endiselt piiratud ulatuses. Kui kaotada reederi piiratud vastutus täielikult, mõjutaks see otseselt toodete ja teenuste hindasid. On iseeneset mõistetav, et laevandusoperaatorid tõstavad veotasusid olukorras, kus nende kohustused klientide ees kasvavad. Nagu varasemalt

¹¹⁴D.Damar.Wilful Misconduct in International Transport law.Springler.2011, p 17.

mainitud on kulutused transpordile väga oluline hinnakujundusfaktor, siis meretranspordi hinnatõus mõjutaks tuntavalt maailmakaubandust negatiivselt, suurenevad transpordi hinnad ei soodusta tarbimist. Kuna laevaoperaatori piiratud vastutus on olnud mõjutegur kõikide merekonventsioonide väljatöötamisel ning ratifitseerimistel, siis ei ole mõistlik nimetatud suunda muuta. Eriti veel olukorras, kus teised intermodaalse transpordi teenusepakkujad vastutavad endiselt piiratud ulatuses.

Kuna eelpool nimetatud olukorra realiseerimise korral lõppeks reederite soodustamine, mis on ajalooliselt väljakujunenud majanduspoliitiline regulatsioon, oleks mõistlikum käsitleda kõikide intermodaalsete transporditeenuste pakkujate piiratud vastutuse kaotamist. Sarnasele seisukohale on jõudnud ka Heiki Lindpere, kes tõi välja, et majandusloogikas tulenevalt omandab suurema tähtsuse mitmeliigiliste vedude jaoks ühtlustatud ja lihtsustatud reeglite kehtestamine, mis võib kaasa tuua ka meretranspordile seni omaste privileegide kaotamise.¹¹⁵ Taaskord jõuame järeldusele, et suurenevate kohusutuste tõttu suurenevad ka veohinnad, mis mikro-ja makromajanduslikust aspektist ei teeni rahvusvahelise kaubanduse huve.

Käesoleval juhul on autor seisukohal, et esialgne seadusandja soov reguleerida reederide ja kaubast huvitatud isikute vahelist õigussuhet oli tingitud juriidilistest aspektidest. Juriidiline regulatsioon on sajanditega arenenud majanduspoliitiliseks regulatsiooniks, mille eesmärk on soodustada rahvusvahelist kaubandust, mitte tagada poolte õigused ja kohustused vastavalt juriidilistele printsiipidele ja põhimõtetele. Majanduspoliitilised regulatsiooni eesmärk on teenida majanduslikke huve üldisemalt.

Ei tundu mõistlik analüüsida reederide vastutuse piirangute kaotamist täielikult, kuna kõikide transporditeenuste pakkujate isikute vastutus on piiratud. Meretranspordi korral on võimalik kaupa transportida sadamast sadamasse, kuid kaup jõuab saajani üldiselt autotranspordi kasutades. Autor jõuab ühe enam arusaamani, et probleem ei esine mitte reederide vastutuse piiramises vaid kõikide vedajate vastutuse piirangutes. Olukorras, kus kaotada vedaja vastutuse

¹¹⁵H.Lindpere. Ibid, lk 254.

piirangud täielikult, tuleb seda teha kõikide vedajate jaoks ühiselt, kuna mitmeliigilise transpordi korral on kauba vedajaid rohkem kui üks.

Riskifaktor on paratamatult transpordi läbiviimise mõjutegur. Sajandite jooksul on see tänu tehnika arengule märgatavalt vähenenud, kui täielikult ei kao see kunagi. Lisaks eeldab veoteenuse pakkumine suurte investeringute tegemist, ning sellest aspektis lähtuvalt ei ole piiratud vastutuse kaotamine õigustatud.

Nagu autor varasemalt on välja toonud, kaasneb piiratud vastutuse kaotamisega veohindade hinnatõus. Käesoleva hetkeni ei ole autorile teadaolevalt uuritud teemat, kui suureks hinnatõus tegelikkuses võib kujuneda. Ian G. Black pakub välja, et see võib tõsta veohindasid umbes 10-15 % ulatuses, kuid selle tagajärjed avalduvad peamiselt kahes asjaolus. Esiteks suureneb vedaja hoolsus transpordi läbiviimisel, mille tagajärjel väheneb kahjujuhtumite hulk ning teiseks, kaob kauba transportimisest huvitatud isikutel vajadus kindlustuslepingute sõlmimiseks ning mille tagajärjel vähenevad administratiivkulud.¹¹⁶ Samuti toob Ian G. Black vajaduse transpordi õigusregulatsiooni üleüldise ühtlustamise järele Euroopa Liidus ning toob näiteks Saksamaa Liitvabariigi ja Austria Vabariigi, kes on siseriiklikult harmoniseerinud transpordiõiguse. Ainsaks erandidiks on meretransport.¹¹⁷

3.4. Transpordi hinna kujunemise põhitegurid

Majandusteoreetilisest aspektist lähtuvalt mõjutavad transpordi hinnakujundamist erinevad mõjutegurid, mida autor peab vajalikuks käesolevas töös käsitleda.¹¹⁸

Kõige rohkem mõjutab transpordi hinna kujundamist geograafilised tingimused. Transpordi läbiviimisel on suurimaks mõjutajaks läbitav distants ning veo ajaline kestvus. Samuti mõjutab

¹¹⁶I.G.Black. The Economic impact of Carrier liability on Intermodal Freight Transport, Association for European Transport 2002 lk 16.

¹¹⁷Ibid.

¹¹⁸J.P.Rodrigue, T. Notteboom. Transport costs: artikkel kättesaadav aadressil: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c3en.html>

transpordi hinnakujundamist, riigi geograafiline asukoht, sest merele juurdepääsu puudumine võib tõsta transpordi hinnad kahekordseks. Samuti kujundab transpordi hinda transpordi läbiviimise liik.

Tähtsusele järgmine mõjutegur on kauba füüsilised omadused. Sinna alla kuulub pakkimine, kaal ning kauba riknemise oht. Kaup millel on oht rikneda, nagu näiteks puu-ja juurviljad või lilled omavad suuremat hävimise ohtu, tõstab veohindasid. Kaup, millel puudub oht rikneda, väheneb vedaja risk, mille tagajärjel saab vedaja pakkuda kauba saatmisest huvitatud isikule madalamaid veohindasid.

Järgmiseks hinnakujundamise mõjuteguriks on transporditava kauba hulk ning transpordi läbiviimise vahendi võimekus transportida kaupa koguselisest aspektist lähtuvalt.

Järgmiseks hinnakujundamise mõjuteguriks on transpordi läbiviimiseks kuluv energia. Käesoleval juhul avaldub energia mõjutegur kulutava nafta ulatuses. Transpordisektor kulutab 60% nafta kogutoodangust ning 25% globaalse toodetava koguenergia hulgast.

Täiendavalt mõjutab transpordi hinna kujundamist tühisõitude osakaal. Olukorras, kus toimub transpordi läbiviimine on äärmiselt keeruline leida transpordi läbiviimise vahendile rakendus nii, et tagasisõit ei oleks tühisõit. Kui vedaja leiab veovahendi ka tagasisõiduks on võimalik veohindasid märgatavalt vähendada. Rahvusvahelises kaubanduses, kus kaupu veetakse konteinerites, ning olukorras kus eksport ületab impordi või vastupidi kasvab tühivedude hulk märgatavalt mis kajastub kõrgemates veohindades.

Järgmiseks transpordi hinnakujundamise mõjuteguriks on loodud infrastruktuur ning selle efektiivsus. Efektiivne infrastruktuur kiirendab vedude läbiviimise ajalist kulu ja vähendab tõrkeid transpordi läbiviimises. Ebaefektiivne infrastruktuur toob kaasa kõrgemad kulutused transpordile, mis kajastuva kõrgemates veohindades.

Transpordi hinnakujundamine on otseses sõltuvuses transpordiliigiga. Iga transpordiliiki iseloomustab oma kande võime ning opereerimistingimused. Olukorras, kus eriliiki transport konkureerib samal turul vähenevad veohinnad tuntavalt. Samuti mõjutavad transpordi hinnakujundamist turusisene konkurents samaliigiliste vedajate vahel. Samuti mõjutab transpordi hindasid erinevate lisatasude kohaldamine

KOKKUVÕTTE

Käesoleva magistritöö eesmärgiks on analüüsida reederi vastutuse piiritlemist kaubast huvitatud isikute ees, olukorras, kus lastiveolepingu täitmisel, saab kaup konteineris kahjustada, mille tagajärjel tekib kauba saatjal või saajal varaline kahju. Antud töö uurimisprobleemiks on seadusandja poolne reederi vastutuse piiramine olukorras, kus kauba saaja või kauba saatja on täitnud omapoolse hoolsuskohustuse ning täitnud kõik lastiveolepingu tingimused.

Magistritöö hüpoteesiks on autori väide, et reederi vastutuse piiramine kahju tekkimise olukorras lastiveolepingu täitmisel, asetatakse kaubast huvitatud isikud majanduslikult ebamõistlikku olukorda ning on põhjendamatult reederit soosiv. Õiguslikust aspektist lähtuvalt leidis autori püstitatud hüpotees kinnitust. Kahju tekkimise korral lastiveolepingu täitmise tagajärele asetatakse kaubast huvitatud isikud majanduslikult ebamõistlikku olukorda, sest kahju hüvitamise peamisest eesmärgist ei lähtuta. Olukorras, kus reeder on vastutav isik tekkinud kahju eest, *resitutio in integrum* põhimõte ei kohaldu. Tulevenalt asjaolust, et reederi vastutuse piiritlemine on oma olemuseselt majanduspoliitiline õigusregulatsioon, mille peamine eesmärk on teenida rahvusvahelise kaubanduse huvisid, siis peab hindama kehtiva regulatsiooni õigustatust mitte juriidilistest aspektidest vaid majanduslikest huvidest lähtuvalt. Majanduspoliitilisest aspektist lähtuvalt on kehtiv reederi vastutuse piiritlemise õigusregulatsioon õigustatud, sest toimub järjepidev iga aastane veomahtude suurenemine. Seda kinnitab ka autori poolt välja toodud statistika.

Nagu autor varasemalt on välja toonud, reederi vastutuse piiramise eesmärk on soodustada investeeringuid laevandusektoris ja laevandusega otseselt seotud olevatesse äri sektoritesse nagu näiteks sadamaterminalid ja depood, mis kaudselt loob täiendavaid töökohti ning annab oma osa siseriikliku kogutoodangu kujunemisse.

Reederi vastutuse piiritlemise institutsiooni väljakujunemise peamiseks mõjuteguriks on meretranspordiga kaasnev riskifaktor. Ajal, kui meretransport toimus puidust alustega ning liiguti peamiselt tuule jõul, oli laevameeskond väliskeskkonna poolt äärmiselt mõjutatav. Olukorras, kus kahju tekkimise põhjuseks on ilmastikutingimused, mida ei ole võimalik kontrollida ega vältida, vajab laevandussektor kaitset, mis soodustaks investeringuid laevandusse. Mida efektiivsem oli riigi võime transportida kaupu mereteid pidi, seda võimekam oli riigi majanduslik olukord. Nimetatud olukord viis olukorrani, kus impeeriumid võtsid kasutusele reederi piiratud vastutuse institutsiooni. Paratamatult kaasneb igasuguse transpordiga risk kahjustada veoobjekti, kuid ajalooliselt eksiteerinud riske ei ole mõistlik võrrelda tänapäeval kaasnevate riskidega. Riskifaktor on märgatavalt vähenenud, kuid institutsioon eksisteerib endiselt. Olukorras, kus regulatsiooni väljakujunemise peamine mõjutegur ei oma enam tähtsust, on mõistlik kehtiv õigusregulatsioon uuesti üle vaadata, ning anda hinnang selle tegelikust vajadusest ühiskonnale.

Nimetatud institutsioon avaldub tänapäeval peamiselt veohindades, sest see võimaldab pakkuda reederitel madalamaid veohindasid, mis avaldub teenuste ja toodete madalamates müügihindades. Nagu autor käesoleva töö 3. peatükis välja toob, on piiratud vastutuse kaotamise peamiseks tagajärjeks kõrgemad veohinnad. Kuna transport on iga teenuse ja toote üheks hinnakujundamise mõjuteguriks, soodustavad madalamad veohinnad tarbimist, mis kaudselt teenib iga riigi avalikke hüvesid.

Samuti toob autor käesoleva magistritöös välja, et kehtiv reederi vastutuse piiritlemine SDR-iga ei täida 100 protsendiliselt talle pandud üleasandeid. Sõltuvalt kauba kaalust ja tegelikust hinnast võib esineda olukordi, kus reederi vastutus on piiratud suuremas ulatuses, kui tekkinud otsene varaline kahju.

Analüüsides reederi vastutuse piiritlemise institutsiooni arengusuundasid, jõudis autor järeldusele, et nimetatud õigusregulatsiooni muutmine ei ole põhjendatud. Rahvusvahelise mereõiguse ühtlustamisega on riigid tegelenud 20. sajandi algusest alates ja käesolevaks hetkeks on välja kujunud rahuldav õigusregulatsioon, mille riigid on ratifitseerinud või viinud vastavad sätted siseriiklikku õigusesse. Üheks arengusuunaks on Rotterdami reeglite

kohaldamine, mille kohaselt suureneb reederi vastutuse piirmäär SDR ühikust lähtuvalt. Nimetatud reeglid allkirjastati riikide poolt juba 2009. aastal, kuid käesolevaks hetkeks on nimetatud reeglid ratifitseerinud kõigest kolm riiki. Ükskõikse suhtumise peamiseks põhjuseks on asjaolu, et turuolukord ei nõua muutusi, millest saab järeldada, et rahvusvahelise kaubanduse subjektide omavaheliste õigussuhete õigusregulatsioon täidab talle püstitatud eesmärgi- õiguskindluse tagamise ning ühtsed õiguse allikad. Võttes arvesse 3. peatükis autori poolt käsitletud riikide senist progressi Rotterdami reeglite ratifitseerimisest, tundub äärmiselt ebausutav, et nimetatud merekonventsioon üldse kunagi jõustub, ning veel ebausutavam tundub asjaolu, et kõik riigid nimetatud konventsiooni ratifitseeriks seal hulgas Ameerika Ühendriigid. Kui autori esitatud väide osutub valeks ning kõik mereõiguse subjektid ratifitseerivad Rotterdami reeglid, elimineeriks see suurema osa antud hetkel aktuaalsetest õigusprobleemidest. Hüpooteetiliselt lõppeks sellisel juhul erinevate merekonventsioonide vohamine.

Reederi vastutuse piirangute täielik kaotamine olukorras, kus kõikide transpordiliikide vedajate vastutus on piiratud, on ebamõistlik, sest sellisel juhul asetatakse seni enim privilegeeritud vedaja enim diskrimineerivasse olukorda. Nimetatud kannapööre muudaks täielikult kehtivat positiivset õigust, ning mille realiseerimise korral kaotaks senine majanduspoliitiline regulatsioon oma eesmärgi. Juriidilisest aspektist lähtuvalt paraneks üksnes kannatanu olukord, sest kahju tekkimisel taastatakse kahjule eelnenud olukord. Samuti peab siikohal silmas pidama asjaolu, et kannatanule taastatakse esialgne olukord, kuid pikas perspektiivis suurenevad kannatanu kulutused meretranspordile, mis on tingitud kõrgematest veohindadest.

Reederi piiratud vastutuse institutsiooni kaotamine on tinglikult õigustatud juriidilisest aspektist lähtuval üksnes olukorras, kus piiratud vastutus elimineeritakse kõikidel vedajatel, sõltumata transpordiliigist. Nimetatud olukorra realiseerimise korral, toimuks kahju hüvitamine kahju hüvitamise eesmärgist lähtuvalt. Kokkuvõtvalt väidab autor, et nimetatud olukorra realiseerimine ei ole õigustatud, sest regulatsiooni kehtestamisest saadav kasu ei ületa sellest saadavat kasu, sest majanduspoliitilise õigusregulatsiooni eesmärk on luua soodsad tingimused kaubanduses osalejatele, mitte lähtuda üksikisiku majanduslikest huvidest.

Kõike eelnevat silmas pidades, jõudis autor järeldusele, et kehtiv positiivne õigus tagab mereõiguse subjektidele piisava õiguskindluse tegutsemiseks ning samuti lähtub suurem osa subjektidest ühest ja samast merekonventsioonist. Kui kehtiv õigusregulatsioon vajaks täiendamist, siis see oleks avaldunud Rotterdami reeglite ratifitseerimise näol kõikide meretranspordi subjektide poolt.

Võrreldes teiste transpordiliikidega on reeder asetatud privilegeeritud seisundisse, kuna maantee, õhu- ja raudtee vedaja vastutus on piiritletud tunduvalt suuremas ulatuses. Nimetatud olukord tekitab täiendavaid õigusprobleeme, sest kehtiv regulatsioon ei lähtu antud juhul turu vajadusest. Tänapäeval vajab transpordisektor õiguskindlust, mis seisneb ühtses vastutuse režiimis, mis oleks kohaldatav kõikidele transpordiliikidele, sest käesoleval juhul on veolepingu alusel tekkivad õigussuhted reguleeritud 4 erineva transpordi konventsiooniga.

Magistritöö kirjutamise käigus jõudis autor järeldusele, et nimetatud õigusallikate killustatus on lahendamist vajav õigusprobleem, mis vajab samuti ühtlustamist nagu reederi vastutuse piiritlemine. Olukorras, kus kahju tekkis mitmeliigilise transpordi läbiviimise tagajärjel, on vedajate vastutuse piiritlemine majanduslikust aspektist äärmiselt ebaproportsionaalne, sest hüvitamisele kuuluv summa võib erineda ligi 10 korda. Nimetatud olukord annab kannatanule vabaduse valida kelle vastu esitada kahju hüvitamise nõue ning sellisel juhul asetatakse kõrgema vastutuse piirmääraga vedajad ebamõistlikku olukorda, eriti juhul, kui kauba kahjustamise aeg ja koht ei ole täpselt fikseeritud.

Autor nõustub Heiki Lindpere väitega, et eksisteerib rahvusvaheliste lastiveolepingute vohamine, kuid see ei toimu ulatuses, mis pärsib rahvusvahelist kaubandust. Aastal 2017 on peamiseks mereõiguslikuks konventsiooniks Haagi-Visby reeglid. Oma tähtsusest järgmine on COGSA, mis reguleerib maailma kõige võimsamat majandust, Ameerika Ühendriike läbivat kaubandusliku merevedu. Tähtsusest kolmandal kohal on Hamburgi reeglid, mille on ratifitseeritud arengumaad ja Kesk-Euroopa riigid, kellel puudub otsene juurdepääs merele. Kokkuvõtvalt väidab autor, et antud olukord tagab rahvusvahelise kaubanduse järjepideva kasvu, sest kõik mereõiguse subjektid on üksmeelel, et Ameerika Ühendriigid väärivad teistest erinevat kohtlemist. Erinev kohtlemine on sätestatud kõikide käsitletud reederite konossementi

lepingutingimustes. Fakt, et mõned vähem tähtsust omavad riigid lähtuvad Hamburgi reeglitest ei oma nii suurt tähtsust, eriti olukorras, kus kahjunõudeid esitatakse reederite vastu ühe protsendi ulatuses lähtudes veetava kauba koguväärtusest.

Käesoleva töö peamine õigusteaduslik väärtus seisneb selles, et autor analüüsib kehtivat õigusregulatsiooni ajaloolisest ning majanduspoliitilisest aspektist lähtuvalt. Samuti esitab autor prognoosi kehtiva õigusregulatsiooni arengutendentsidest ja nende tagajärgedest. Autor toob välja, et seadusandja senine kava soodustada meretranspordi subjektide äritegevust ei lähtu transpordisektori tegelikest vajadustest ning arengusuundadest, sest uksest ukseni transport vajab vedaja vastutuse ühtsest piirmäärade reguleerimist. Autorile on jäänud mulje, et seadusandja soovib lahenda tänaseid õigusprobleeme, kuid tegelikult vajavad lahendamist tulevikus esilekerkivad probleemid. Nimetatud probleemide lahendamisega on võimalik lahendada vedaja vastutuse piiritlemise üleüldiselt ning see tagaks majanduspoliitiliste õigusregulatsioonide efektiivse eesmärkide täitmise, mille tagajärjel toimuks veomahtude suurenemine, mis omakorda suurendaks ühiskonna heaolu majanduslikust aspektist lähtuvalt.

Antud magistritöö on oma olemuselt suunatud õiguspraktikule, mitte niivõrd õigustoreetikule. Peamiseks argumendiks on siinkohal fakt, et tegu on majanduspoliitilise õigusregulatsiooniga, mille eesmärk ei ole kohaldada õigust, vaid teenida majanduslikke huvisid. Teoreetilisest aspektist lähtuvalt võiks käesoleva magistritöö huvi pakkuda pigem majandusteoreetikule. Autori magistritöö aitab õiguspraktikul orienteeruda rahvusvahelise eraõiguse ja mereõiguse valdkonnas, kus lastiveolepingu läbiviimise tagajärjel vedaja poolt tekitatakse kauba saatjale või saajale varaline kahju, mille tekkimise eest on vastutav vedaja. Käesolev magistritöö aitab õiguspraktikul lahendada viimati nimetatud asjaoludel põhinev kaasus, kohaldatavast mereõiguse konventsioonist ja siseriiklikust õigusest lähtuvalt.

Käesoleva töö kirjutamise ning teema valimise peamiseks põhjuseks on autori praktiline kogemus lastiveolepingu täitmise tagajärjel tekkivate kahjunõuete menetlemisel. Autor praktiseerib rahvusvaheliste lastiveolepingute läbiviimise tagajärele tekkivate kahjunõuete menetlemist ettevõttes *American President Lines Co. Pte Limited Singapore*, mis on spetsialiseerunud rahvusvahelistele konteinervedudele merel. Kõnealune ettevõtte loodi aastal

1849. aastal ning tulenevalt nimetatud ettevõtte ostmisest CMA CGMi poolt, on ettevõtte suuruselt maailma kolmas reeder ning, mille panus rahvusvahelisse kaubandusse on märkimisväärne.

PROBLEMS REGARDING THE LIMITED LIABILITY OF THE SHIPOWNER

RESÜMEE

Shipping is one of the most effective way to gain financial growth to any economy or state. In order to gain wealth as much as possible, the jurisdictions and rules of the game have to be commonly accepted and the Law has to cover all of the Maritime Law subjects. The number one reason for the institution is that the State is interested in investments into Shipping industry and Maritime trade. Generally speaking the institution of the shipowner's limited liability is an economic and political tool to boost the economy in general because the legal principles of a financial loss are not implemented when the shipper's cargo gets damaged. In case of cargo claim, the situation before the incident will not be restored in full extent because the extent of liability will be calculated with SDR coefficient. The hypothesis of this thesis is that by limiting the liability of the shipowner the shipper or the consignee will be discriminated because the main principle of compensation does not apply to the damaged party. The main goal of this thesis is to give an objective overview to the reader in case the cargo gets damaged or destroyed in the container while the shipping unit is in the shipowner's custody. The main problem of this paper is the fact that the shipowner is not fully liable for the damage.

According to the sources investigated the main reason for limiting the liability of the shipowner is caused of the perils of the sea and the risks of transportation. Due to the fact that the perils do not exist on the same level than they used do this institution of limited liability is outdated mainly because the ships are no longer made of wood and navigation does not provide any risks worth mentioning. Due to fact that main applied Maritime Conventions are produced before intermodal transport and containerisation reached its full potential this institution is unnecessary at present day. In this thesis the author analyses the justification of the current legislation on two different aspects. The first aspect is economic and political and the second is legal.

The question regarding the shipowner's limited liability is probably the most discussed topic in the shipping industry and also in Maritime Law. In this thesis author analyses the problems

covering the before mentioned aspects and provides reasons why this institution has transformed the way it is today. From the first floating logs until today's megaships, with the capability to carry 20000 TEUs at once, the evolution in shipping has increased drastically. Container shipping by sea is the most effective means of transport regarding the capability and price. We can also say that container shipping by sea is a fundamental aspect of the global economy.

In the first chapter the author provides the reader an historical overview about the evolution of the carrier's institution of limited liability. The history of shipping is documented 5000 years and starting from the beginning of the 20th century the Maritime subjects understood that they are in need for a commonly implemented legal frame in order to boost their economies and resulting in the welfare of the community in general. One of the subjects of chapter one is the legislation of the Republic of Estonia and the Federal Republic of Germany. There are no major differences in these two legislations mainly because they have implemented the Hague-Visby rules into their domestic legislation. At this point there are three Maritime conventions applied by the subjects of Maritime Law. Hague -Visby rules, Hamburg rules and COGSA. Due to fact that most states are legislated according Hague-Visy rules, there is no need to discuss the Hamburg rules because only third world countries and European countries without access to sea have ratified it, it has no major impact on the global economy. But it is important to give an overview about COGSA because it is the domestic law of the United States of America and it covers all the import and export of the number one economy of the world. Also a subject of chapter one are the terms of conditions of the top 6 carriers. Author analyses them based on their jurisdiction, limited of liability and domestic law. The author investigates the following shipowners: Maersk Group; Mediterranean Shipping Company; CMA CGM; China Shipping Container Lines; Evergreen Marine Corporation and Hapag-Lloyd. The main problem for the shippers on consignees are the fact that despite the shipowner's global presence they are obliged to file an action against the carrier in a certain court. All the shipowners apply the Hague-Visby rules, with the exception of import or export the USA, COGSA applies. The main difference regarding COGSA and Hague-Visby rules is the fact that SDR does not apply to COGSA, because the shipowner's liability is limited to 500 USD per shipping unit mentioned on the Bill of Lading.

In the second chapter the author analyses and compares the limited liability of the other carriers. Due to the fact that the extent of liability in the trucking, air, and railway transport are very different, it presents a major problem, because it discriminates the parties. In case of multimodal container transport the extent of liability may differ 10 times and it may give the claimant an option to choose the defendant with the highest extent of liability. Companies that provide rail transport and air transport services have the highest level of liability. They are liable with the extent of 17 SDR per kilogram while the shipowner's liability is limited to 2 SDR per kilogram. Caused by the market demand, carriers are in need for a liability system that covers all of them with the same extent, because today persons who are interested in transport hire expeditors who arrange the transport from door to door. Also we have to keep in mind that the container reaches from the starting to destination by using multimodal transport. The shipowner can carry the container from the origin terminal to the destination terminal, generally truckers carry the container to the final destination.

The third chapter analyses the justification of the current legal regulation based on two aspects: legal; economic and political. According to the legal aspect, the current jurisdiction is not justified mainly because we do not apply the main principles and goals of compensation. In case somebody damages somebody else's property, the main goal of the compensation is to restore the situation that occurred before the incident that caused the financial loss. In case the shipowner is the liable party for the damage, generally the situation before the damage will not be restored. The principle of *restitutio in integrum* does not apply. The only way the limitation of liability would be legally justified, is the situation when both parties are to blame for the loss, but in this thesis the author does not handle the mentioned both to blame situation. If the shipper has fulfilled its obligations to prevent damage, the limited liability is not justified. Never the less in some occasions, based on the weight and the commercial value of the cargo, the SDR does not fulfil its obligation to limit the liability because it is financially beneficial for the shipowner to compensate the loss with full extent, because the calculated extent using SDR is higher than the actual loss.

There has been said that the shipping industry does not need investments like it used to, but changing an economical legislation 360 degrees will shock the global trade definitely.

From an economic point of view the current legislation is justified. The main goal of the shipowner's limited liability is to boost the economy in many different ways. The first goal is to promote investments into the shipping industry. As a result trading increased and states receive taxes. Also it provides more jobs in shipping and also in industries that are closely related to shipping. For example harbour and insurance industry. The shipowner's limited liability has provided the global trade an annual growth in volume and it is estimated that it will continue to grow for the next 50 years.

It is a known fact that the costs for transport have a major impact for the selling price for all products and services and this has micro and macroeconomic impact. The transport industry provides 6% - 12% to any developed state's GDB. From a microeconomic point of view the costs for transport make up 4% of production costs and 10% - 15% of any product's final costs. From a legal point of view the legislation is not justified but from an economic point of view the shipowner's limited liability decreases sea rates allowing shippers to decrease their costs for transport. Due to the fact lower sea rates increase the total volume, it boosts the global trade and gives states the possibility to gain financial growth resulting in public interests.

At this moment there are two different ways to proceed with this subject. The first option is to ratify the Rotterdam Rules by the Maritime subjects and the second option is to lose the institution of limited liability fully. The Rotterdam rules were signed by the states in 2009 and it comes into effect if 20 states ratify the document. In 2017 only three states have ratified the rules. It is very unsure if the legislation ever reaches 20 ratifications. The main argument for not ratifying the mentioned document is the fact that the global market is not in a need of change, mainly because the current legislation provides the subjects a stable legislative environment. A survey has been conducted about the process of the ratification, and the result proves the fact that probably it will not reach 20 ratifications, because after 8 years this topic is not discussed by the states.

The other option is to cancel the institution of the shipowner's right to limit their liability in total. This brings up another legal issue, because all the carriers have limited liability. By cancelling the shipowner's limited liability in case of cargo damage, the shipowner will be

heavily discriminated and this would lead to a conflict that is less legally justified than the current legislation. There has not been an economic research on how the cancelling of the limited liability would affect the sea rates but according to one source it would increase the rates approximately 10%. This increase would impact all the prices of products and services and like it is commonly known higher prices do not increase consumption and it would have a negative impact for global trade which would impact any states public interest. Generally speaking the institution of shipowner's limited liability is based on discriminating on party in order to improve the financial wellbeing of other parties. In this case the society's total financial gain succeeds the damage caused to the discriminated party resulting in the growth of global trading. The author is on the position that means of transport provide risks to the contracted parties, but the carrier is the one the carries the risk, it is well justified that the carriers have the right to limit their liability mainly because even with the highest form of diligence there are situations where they cannot avoid damage to occur.

The right to limit its liability by the shipowner is one of the fundamental principles of Maritime law. It is essential mainly because it has always existed the shipping industry are faces with the perils of the sea. At this moment the perils still exist, but not with the same level. It is stated that Maritime claims cover only 1% of the total value of the shipments. Due to the fact that cargo insurance is widely spread among the shippers, it declined the need for limited liability. From a statistical point of view these the institution irrelevant. The limited liability was founded firstly due to the perils of the sea. It developed with the intention of gaining investments into the shipping industry and today it is mainly a factor that affects the sea rates.

In general the author is on the position that the current legal framework does not need any change, mainly because it has provided a constant growth in shipping volumes. Also because the Rotterdam rules have not been ratified and there are signals from the parties that the current legislation is ineffective. The producers of the Rotterdam rules main goal was to unify all the Maritime conventions so that all the parties would apply the same legislation. The author is on the position that this approach is false to the fact an economic regulation should only be changed if there is a need, which the parties would point out.

Every legal regulation has to be mainly approached from a legal aspect. Due to the fact that this is mainly an economic regulation, we have to approach it from an economic point of view. An economic regulations goal is to provide economic and financial growth for all the involved parties not to provide justice to a small circle of parties.

KASUTATUD ALLIKAD

Õigusalane kirjandus

1. Dr. J.D Rodrigue and Dr. T. Notteboom. Transportation and Economic Development: Transportation and Economic Development. Chapter 7. Concept 1.
2. H.Lindpere. Rahvusvahelist Lastiveolepingut Käsitlevate Reeglite vohamisest Globaliseeruvast maailmas. Juridica IV, 2009.
3. P. Keres. Vedaja vastutuse aluste määratlemine multimodaalse transpordi õiguses: reeglite paljususega seotud probleeme. Magistritöö 2009.
4. T.J.Schoenbaum. Admiralty and Maritime Law, Fifth Edition, West Publishing 2004.
5. T.Falkanger, H.J Bull ja L.Brautaset. Introduction to Maritime Law, Kopinor, 1998.
6. Gotthard Gauci. Limitation of Liability in Maritime Law, an anachronism? Marine Policy, vol. 19, no. 1, 1995.
7. Edward T. Hayes. In The wake of the M/V Bright Fields, A Call for Abandoning The Shipowner's Limitation of Liability Act. Loyola Law Review, Vol. 44, 1998.
8. R.Asariotis. Intermodal transportation and Carrier liability European Commission, Directorate-General for Transport (DG VII), Luxembourg 1999.
9. M. Stopford. How shipping has changed the world & the social impact of shipping. Carkson 2010.
10. Brüssel, 3.9.2008. KOM(2008) 534. Komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele. Euroopa mere- ja merendusuringute strateegia: Euroopa teadusruumi ühtne raamistik ookeanide ja merede säästva kasutamise toetuseks.
11. J.J.Donovan. The origins of and development of limitation of shipowners liability. Tulane 1979.
12. A.Rein. International Variations on Concepts of Limitation of Liability. Tulane Law Review, vol. 53, 1979.
13. D. Damar. Wilful Misconduct in International Transport Law. Springer 2011.
14. P. Varul, I. Kull, V.Kõve, M.Käerdi .Võlaõigusseadus III, Kommenteeritud väljaanne, Juridica. Tallinn 2009.

15. L.Zhao. Liability regime of the carrier under Rotterdam rules, Dept of Logistics and Maritime Studies. The Hong Kong Polytechnic University 2013.
16. Y.D. Yang. Unwrapping the COGSA Package Limitation: A Survey of How It is Interpreted and Applied by U.S. Courts. Gard 2014.
17. I.G.Black. The Economic impact of Carrier liability on Intermodal Freight Transport, Association for European Transport. National research Council 2000.
18. A.Eidast. Meretranspordikommertsspekulatsioon. Tallinn:Eesti Mereakadeemia, 2007.
19. Dr. J.P Rodrigue and Dr. T. Notteboom. Transportation and Economic Development: Transportation and Economic Development. Chapter 7. Concept 3
20. Serge Killingbeck. Limitation of Liability for Maritime Claims and Its Place In the Past Present and Future- How Can It Survive? Southern Cross University Law Review, Vol. 3, 1999.
21. L.Kaplow and S.Shavell. Economic Analysis of Law. Harvard School of Law and National Bureau of Economic Research. Handbook of Public Economics, Volume 3, 2002.
22. P.K. Mukherjee and J.Xu.The Legal Framework of Exhaust Emissions from Ships: A Selective Examination from a Law and Economics Perspective. In Impacts of Climate Change on the Maritime Industry World. Malmo Maritime University 2009.
23. D. Damar.Wilful Misconduct in International Transport Law. Springer 2011.
24. K.Taheri. Limitation of Liability for Maritime Claims: Multiple Perspectives and Legal Implications. Lund University. Master Thesis 2013.
25. J.F Wilson. Carriage of goods by sea fourth edition, Longman 1998 .
26. A. Behar and A.J. Venables. Transport costs and International Trade. Department of Economics Discussion Paper Series, University of Oxford 2010.
27. A.S. CADER. The Impact of the Rotterdam rulesa global perspective. Legal Research Modul 2013.

Normatiivaktid

Eesti Vabariik

28. Võlaõigusseadus - RT I, 31.12.2016, 7; RT I 2001, 81, 487
29. Kaubandusliku meresõidu seadus, - RT I 2002,55,345;RT I, 30.05, 2013, 8
30. Tsiviilkohtumenetluse seadustik – RT I, 12, 2002, 35, 216 – RT I, 12.03. 2015, 106

31. Rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise 1929. aasta 12. oktoobril Varssavis allakirjutatud ja 1955. aasta 28. septembri Haagi protokolliga parandatud konventsiooni parandamise Montreali protokoll nr. 4 art 22
32. Eesti Vabariigi põhiseadus, RT 1992, 26, 349;RT15.05.2015,2

Saksamaa Liitvabariik

33. Handelgesetzbuch. BGB I 2017,585
34. Bürgerliches Gesetzbuch, BGB 2017, 585

Ameerika Ühendriigid

35. United States Carriage of Goods by Sea Act. Enacted 1936

Hiina Rahvavabariik

36. Maritime Law of the People's Republic of China. CLI.1.6023

Rahvusvahelised lepingud

37. Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea, A7CN.9/645
38. International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels and Protocol of Signature. 1924
39. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading, 1968, 1412UNTS 127
40. Protocoll Amending the International Convention of Unification of Certain rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels, 1979, 1984 Gr.Brit. T.S. No. 28
41. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, Hamburg Rules
42. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956, 399 UNTS 189. Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon. 01.08.1993. – RT II, 21.02.1995, 3, 12
43. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1978, SDR protocol

44. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929, 137 LNTS 11. Rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsioon. 14.06 198. – RT II, 1998, 2-4, 7.
45. The Convention Concerning International Carriage by Rail, COTIF, 1980

Kohtupraktika

Eesti Vabariik

46. AS Eesti Mereagentuur ja ERGO Kindlustuse AS kassatsioonkaebused Tallinna Ringkonnakohtu tsiviilkolleegiumi 31. 12. 2004. a otsusele AS Sanwood hagi AS Eesti Mereagentuur vastu 294 904.65 krooni saamiseks., RT III 2005, 22, 230
47. Shipco Transport AS ja OÜ Transporto kassatsioonkaebused Tallinna Ringkonnakohtu tsiviilkolleegiumi 07. 10. 2004. a otsusele ERGO Kindlustuse AS hagi Shipco Transport Eesti AS ja OÜ Transporto vastu 173 438 krooni 50 senti saamiseks, RT III 2005, 11, 112

Ameerika Ühendriigid

48. *Aluminios Pozuelo Ltd. v. S. S. Navigator* - 407 F.2d 152, 155, 1968 AMC 2532 (2d Cir. 1968)
49. *Hartford Fire Ins. Co. v. Pac. Far East Line, Inc.*, 491 F.2d 960, 1974 AMC 1475 (9th Cir. 1974), *cert. denied*, 419 U.S. 873, 1974 AMC 2677 (1974).

Lastiveolepingute tüüptingimused

50. Maersk Group. Kättesaadav internetiaadressil: <http://terms.maerskline.com/carriage>
51. Mediterranean Shipping Company. Kättesaadav internetiaadressil: <https://www.msc.com/est/terms-conditions>
52. CMA CGM. Kättesaadav internetiaadressil: <https://www.cma-cgm.com/products-services/shipping-guide/bl-clauses>
53. China COSCO Shipping. Kättesaadav internetiaadressil: http://lines.coscoshipping.com/vessel/coscon_tidan_en.pdf
- 54.

55. Evergreen Marine Corporation. Kättesaadav internertiaadressil: http://www.evergreen-line.com/static/html/EGLV_BLClaus2012.pdf
56. Hapag-Lloyd. Kättesaadav internetiaadressil: <https://www.hapag-lloyd.com/en/meta/terms-conditions-transport.ht>

Muud allikad

57. SDR mõiste. Kättesaadav Eesti Panga internetiaadressilt: <http://www.eestipank.ee/eesti-pank/rahvusvahelivne-valuutafond/sdr>

Lihlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, _____Martin Normann_____,

(autori nimi)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihlitsentsi) enda loodud teose

REEDERI PIIRATUD VASTUTUSEST LASTIVEOLEPINGU TÄITMISE TAGAJÄRJEL TEKKIVA KAHJU EEST,

(lõputöö pealkiri)

mille juhendaja on _____Carri Ginter_____,

(juhendaja nimi)

- 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
 - 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
 3. kinnitan, et lihlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas **02.05.2017.a**

